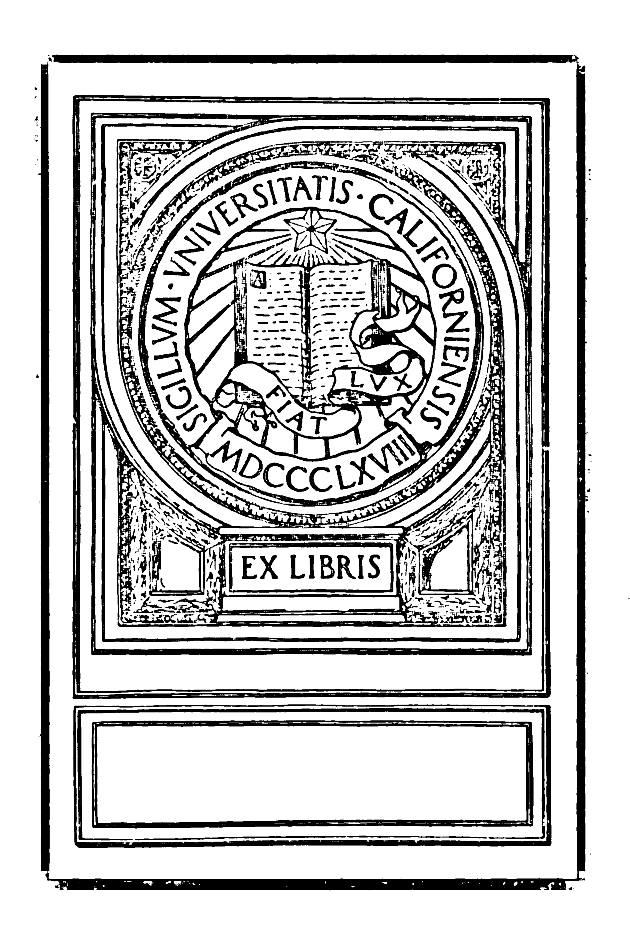



SIGILLVM · VNIVERSITATIS · CALIFORNIENSIS
FIAT LVX
MDCCCLXVIII
EX LIBRIS



[redacted]

[redacted]

ABHANDLUNGEN

ZUR

VERKEHRS- UND SEEGESCHICHTE

IM AUFTRAGE DES HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS

HERAUSGEGEBEN VON

DIETRICH SCHÄFER



BERLIN ◻ KARL CURTIUS ◻ 1908

Durch die technischen Fortschritte des letzten Jahrhunderts hat der Verkehr im Leben der Völker eine bis dahin nicht gekannte Bedeutung gewonnen. Seine Entwicklung greift tiefer in die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse ein, als das je zuvor der Fall gewesen ist. Das Verlangen, seine Daseinsbedingungen besser kennen, sein Werden und Blühen und seine Wandlungen besser verstehen zu lernen, hat dadurch eine nicht unerhebliche Steigerung erfahren.

Es befriedigen zu helfen, ist geschichtliche Forschung befähigt und verpflichtet. Sicher sind die sich aufwerfenden Fragen nicht sämtlich, auch nicht einmal überwiegend, geschichtlicher Art; auch wäre die Vorstellung, daß bisher für die Erforschung der Geschichte des Verkehrs wenig oder nur Minderwertiges geleistet worden sei, ja völlig unzutreffend. Aber sicher kann geschichtliche Arbeit in dieser Richtung Erhebliches vollbringen, kann vor allem die Gesamtauffassung dieser Seite menschlicher Tätigkeit vertiefen und veredeln. Und ein Versuch, die entsprechenden Bemühungen äußerlich zusammenzufassen, insbesondere diejenigen, die darauf gerichtet sind, ausgereifte Ergebnisse, nicht bloß Material vorzulegen, kann der Weiterentwicklung der einschlägigen Studien nur förderlich sein.

Solchen Erwägungen verdankt das vorliegende Unternehmen seine Entstehung. Indem der Hansische Geschichtsverein es beginnt, greift er über sein engeres Arbeitsgebiet hinaus. Er hat die Veröffentlichung der mittelalterlichen Quellen zur Geschichte der Hanse ihrem Abschlusse nahe gebracht. Er hat diese Aufgabe auch für die neuere Zeit zum Teil gelöst, sieht ihrer vollen Durchführung in absehbarer Zeit entgegen. Zahlreiche darstellende und forschende Arbeiten engeren und weiteren Umfangs, in denen vielfach schon die Grenzen rein hansischer Geschichte überschritten wurden, verdanken seiner Mitwirkung oder Anregung ihre Entstehung. So drängt die Entwicklung des Vereins mit Notwendigkeit hinaus auf eine Betätigung in weiterem Rahmen. Wesen und Inhalt der Hanse ist ihre Vertretung Deutschlands zur See. Aber nur für wenige Jahrhunderte sind hansische Geschichte und Geschichte deutschen Seeverkehrs so gut wie eins. Es würde eine unnatürliche Zerstückelung einer zusammenhängenden Entwicklung sein, wollte man die Sonderung hansischen und deutschen Verkehrslebens streng durchführen. Der hansische Geschichtsverein kann, wenn er bestehen und die Stellung, die er errungen hat, bewahren will, nicht anderes, als seine Bemühungen um die hansische Geschichte erweitern zur Arbeit für Vermehrung und Vertiefung unserer Kenntnis deutscher Beziehungen zur See.

Tieferes Verständnis ist aber, wie schon in der hansischen Geschichte, so auf dem erweiterten Schauplatz, nur zu erreichen, indem der Blick gleichzeitig auf die allgemeinen, auf die europäischen und weiterhin auf die überseeischen Verhältnisse gerichtet bleibt. Aus diesem Gesichtspunkt erfaßt der hansische Geschichtsverein seine Aufgabe, indem er die „Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte“ seinem bisherigen Arbeitsplan angliedert. Ihr Stoff soll nicht ausschließlich der hansischen Geschichte

[redacted]

entnommen werden. Seine Auswahl soll auch nicht durchaus an den weiteren Grenzen deutscher Hergänge Halt machen. Handel und Schiffahrt des Auslandes sollen von diesen verkehrs- und seegeschichtlichen Abhandlungen nicht ausgeschlossen sein. Die Netze, die der Verkehr über die Völker breitet, sind aus zahlreichen und weit verzweigten Fäden geknüpft, so daß die Beziehungen, die er herstellt, mannigfaltiger sind als sonst vielfach in menschlichen Entwicklungsreihen. Daß der Schwerpunkt stets auf dem Gebiet deutscher Verkehrs- und Seegeschichte liegen wird, ist selbstverständlich.

Es ist damit gegeben, daß auch ausländische Forscher als Mitarbeiter an den Abhandlungen willkommen sind.

Die „Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte“ sollen Darstellungen sein. Mitteilung von Quellenmaterial ist nicht völlig ausgeschlossen, darf aber doch nur zur Erläuterung des Textes dienen und muß sich in bescheidenem Umfange halten. Verwertung von ungedrucktem Material wird im allgemeinen die Regel sein; aber auch Arbeiten, die ganz überwiegend oder gar außschließlich auf allgemein zugänglichen Quellen beruhen, können eingereiht werden. Die Leitung teilt durchaus nicht die weit verbreitete Meinung, als sei die Benutzung handschriftlichen Materials das vornehmste Kennzeichen für den wissenschaftlichen Wert einer Arbeit. Unerläßliches Erfordernis ist aber neben Gründlichkeit der Forschung gute, übersichtliche Darstellung und verständige, sachliche, nicht in wirtschaftspolitischen Theorien befangene Beurteilung.

Die Abhandlungen sollen in zwangloser Folge erscheinen. Es eröffnen die Reihe

Rudolf Häpke, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt,

Bernhard Hagedorn, Emdens und Ostfrieslands Handelsblüte im 16. Jahrhundert.

Der Umfang der einzelnen Abhandlungen ist durch die zunächst erscheinenden Hefte nicht festgelegt.

Die Leitung der Ausgabe hat das mitunterzeichnete Vorstandsmitglied Professor Dr. Dietrich Schäfer, Steglitz, Friedrichstraße 7, übernommen. An seine Adresse sind alle die Abhandlungen betreffenden redaktionellen Zuschriften und Sendungen zu richten.

I. A.

des Hansischen Geschichtsvereins

Senator Dr. Fehling, als dessen Vorsitzender.

Professor Dr. Dietrich Schäfer, als Herausgeber der „Abhandlungen“.

[redacted]

ABHANDLUNGEN
ZUR
VERKEHRS- UND SEEGESCHICHTE
IM AUFTRAGE DES HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS
HERAUSGEGEBEN VON
DIETRICH SCHÄFER
BAND I

BRÜGGES ENTWICKLUNG

ZUM

MITTELALTERLICHEN WELTMARKT

VON

RUDOLF HÄPKE
DR. PHIL.

MIT EINEM PLAN



BERLIN □ KARL CURTIUS □ 1908

MEINEN ELTERN

[redacted]

Vorwort.

Um 1330 hat sich das Brügger Handelssystem voll und ganz geformt. Auch umfassende archivalische Nachforschungen würden für diese Epoche „neue“ unveröffentlichte Quellen schwerlich erschließen. Dagegen ist in den Publikationen, voran in den hansischen, die sich durchweg als die umfassendsten erwiesen, eine Fülle urkundlichen Materials niedergelegt, das noch kaum oder nur unzulänglich verarbeitet war. Auch forderte der Zustand der weitschichtigen, aber ungleichmäßigen Literatur auf, eine zusammenfassende Darstellung von Brügges Handel zu versuchen. Ich habe also den Verkehr jeder einzelnen Nation bis zu dem Punkte untersucht, wo sich stabile Beziehungen zu Brügge herausgebildet haben. Anderseits war die Stadtgeschichte Brügges in ihren Grundzügen klarzulegen. Ebenso wollte jenes eigenartige Gebilde mittelalterlichen Lebens, die Grafschaft Flandern, ausgiebig berücksichtigt sein. Denn manches Problem sozialen und wirtschaftlichen Geschehens ist näher und um einige Menschenalter früher an sie herangetreten als an die übrigen Landschaften und Völker nördlich der Alpen. So ist denn gerade vom flandrischen Ufer aus Brügges Entwicklung betrachtet.

Nicht wenig kam es dabei der Abhandlung zugute, daß mich historische Arbeiten im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins seit Herbst 1907 nach Brüssel führten. Land und Leuten konnte ich dort nähertreten und Brügge und die Landschaft seines alten Seehafens, des Swin, wiederholt aufsuchen.

Die Arbeit lag der philosophischen Fakultät der Universität Berlin als Inaugural-Dissertation vor. Als solche ist der zweite Abschnitt des 7. Kapitels und das 8. Kapitel erschienen.

Von historischer wie philologischer Seite habe ich die freundlichste Unterstützung erfahren. Vor allem war es mein hochverehrter Lehrer, Herr Prof. Dietrich Schäfer, der mich zu dieser Arbeit anregte und mir auch weiterhin wertvolle Schulung und Belehrung zuteil werden ließ. In meiner Vaterstadt Bremen war es die Verwaltung der Stadtbibliothek, die mir den Zugang zu ihren Bücherschätzen in wahrhaft liberaler Weise gestattete. Aus Brügge gab mir der Schöpfer des dortigen Stadtarchivs, Herr Dr. L. Gilliodts-van Severen bereitwilligst Auskunft, wenn seine Publikationen einmal Ergänzungen nötig machten. Herrn Prof. G. Des Marez von der Freien Universität in Brüssel ist es zu verdanken, wenn das Buch nun doch nicht ohne Beigabe ungedruckten Materials hinausgeht. Er hat mir mit großer Zuvorkommenheit — ich war ihm persönlich noch unbekannt — die Listen deutscher und Brügger Kaufleute aus den Yprer Meßbriefen zur Verfügung gestellt, die er seinerzeit zu Tausenden für seine sorgsamen Studien über mittelalterliche Kreditpapiere verzeichnet hatte. Endlich hat der Konservator des Staatsarchivs zu Brügge, Herr Baron Albert van Zuylen-van Nyevelt, bei der mühsamen Beschaffung der Kartenbeilage redlich geholfen.

Ihnen allen herzlichen Dank!

Brüssel, April 1908.

Rudolf Häpke.

[redacted]

Verzeichnis der mehrmals zitierten Werke und Abhandlungen.

Andances é viajes de Pero Tafur (1435—39). Coleccion de libros españoles raros o curiosos Bd. 8. Madrid 1874.

Ashley, W. J., Englische Wirtschaftsgeschichte. Leipzig 1896.

At. SS. Acta Sanctorum Bollandistarum.

Beaucourt de Nortvelde, Patrice, Beschryving van den opgang, voortgang en ondergang van den Brugschen kophandel. Brügge 1775.

Beck, Ludwig, Geschichte des Eisens. 2 Bde. Braunschweig 1893—95.

Below, Georg von, Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter. Jahrbücher für Nationalökonomie u. Statistik III. F. Bd. 20. Jena 1900.

Bini, Telesforo, Su i Lucchesi a Venezia. Atti dell' Academia Lucchese Bd. 15. Lucca 1855.

Blanchard, Raoul, La Flandre, étude géographique de la Plaine Flamande en France, Belgique et Hollande. Paris 1906.

Boschan, Richard, Der Handel Hamburgs und der Mark Brandenburg bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts. Diss. Berl. 1907.

Bourquelot, Felix, Etudes sur les foires de Champagne. Mém. présentés par divers savants à l'académie des inscriptions et belles lettres. 2. série. Antiquités de la France. t. 5. 2 vol. Paris 1865.

Brem. U. B. Bremisches Urkundenbuch. Hrsg. von R. Ehmck und W. v. Bippen. Bd. 1—5 (— 1433). Bremen 1863 ff., 4.

Brügger Itinerar, hrsg. von Joachim Lelewel, Epilogue de la géographie du Moyen Age. Géographie du Moyen Age Bd. 4. Brüssel 1857. S. 285 ff.

Brügger Verzeichnis, Hans. U. B. III S. 419 Anm. 1.

Bugge, Alexander, Die nordeuropäischen Verkehrswege im frühen Mittelalter . . . Vierteljahrschrift Bd. 4. 1906.

Capmany, Antonio de, Memorias historicas sobre la marina, commercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona. 4 Bde. Madrid 1779—92, 4.

Cart. cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges. Recueil des documents concernant le commerce intérieur et maritime . . . hrsg. von L. Gilliodts-van Severen. 4 Bde. Brügge 1904 ff.

Charter Rolls. Calendar of the Charter Rolls, prepared under the superintendence of the Deputy Keeper of the Records. vol. 1. 1226—1257. London 1903.

Chroniken. Die Chroniken der Deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert. Hrsg. durch die histor. Kommission bei der Akad. d. Wiss. zu München. Nürnberg 5 Bde., von K. Hegel und Th. v. Kern. Leipzig 1862 ff.

Close Rolls. Calendar of the Close Rolls, prepared under the superintendence of the Deputy Keeper of the Records. London 1892—1905. Henry III. vol. I 1227—31, II 1231—34. Edward I. vol. I 1272—79, II 1279—88, III 1288—96. Edward II. vol. I 1307—13, II 1313—18, III 1318—23, IV 1323—27.

Compte. Le compte communal de la ville de Bruges. (Mai 1302 bis Febr. 1303), hrsg. von Jules Colens. Ann. de la société d'émulation pour l'étude de l'histoire et des antiquités de la Flandre. Jg. 1885. Bd. 35. Brügge 1886.

Cout. Recueil des anciennes coutumes de la Belgique. Brüssel 1867 ff., 4. Coutumes des pays et comté de Flandre. L. Gilliodts-van Severen, Cout. de la ville de Bruges. 2 Bde. 1874. — Cout. des petites villes et seigneuries enclavées. 5 Bde. 1890—92,

in Verbindung mit dem Ortsnamen und der Bandzahl angeführt, also Damme, cout. II.

CRH Bulletins de la Commission royale d'histoire. Brüssel, seit 1834.

Eine arabische Zahl bezeichnet die Serie, eine römische den Band derselben. Vgl. Pirenne, Bibliographie de l'Historie de Belgique, 2. Aufl., Brüssel-Gent 1902. Einl. S. 16.

Cron. et cart. Dun. Cronica et cartularium monasterii de Dunis. Brügge 1864, 4.

Daenell, E. Blütezeit der deutschen Hanse. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des 14. bis zum letzten Viertel des 15. Jahrhunderts. Gekrönte Preisschrift. 2 Bde. Berlin 1905—06.

Davidsohn, Robert. Forschungen zur Geschichte von Florenz. III. Teil. Berlin 1901.

Dehaisnes, C. Essai sur les relations commerciales de la ville de Douai avec l'Angleterre au Moyen Age. Mém. du Comité des travaux histor. Paris 1865.

Delepierre, Octave, Précis analytique des documents des archives de la Flandre-Occidentale. Bd. 1. Brügge 1840.

Des Marez, Guillaume, La lettre de foire à Ypres au XIII. siècle. Etude sur les origines des papiers de crédit. Mém.

couronnés et autres mém. publ. par. l'Acad. roy. de Belgique t. 60. Brüssel 1900—1901.

— L'organistion du travail à Bruxelles au XV. siècle. Dieselbe Sammlung t. 65. Brüssel 1904.

Diegerick, J. L. A., Inventaire des archives de la ville d'Ypres. 7 Bde. Brügge 1853—68.

Duro, Cesareo Fernandez, La Marina de Castilla. Historia general de España. Madrid 1893.

Ehrenberg, R., Makler, Hosteliers und Börse in Brügge vom 13.—14. Jahrhundert. Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 30. Stuttgart 1884.

Espinas, Georges, Les finances de la commune de Douai. Paris 1902.

Fabricius, F., Das älteste Stralsunder Stadtbuch (1270—1310). Berlin 1872.

Finot, Jules, Etude historique sur les relations commerciales entre la France et la Flandre au Moyen Age. Paris 1894.

— Relations commerciales et maritimes entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age. Ann. du Comité flamand de France Bd. 24. Lille 1898.

Flandre, La, Revue des monuments d'histoire et d'antiquités. Brügge 1867 ff.

Frensdorff, F., Aus belgischen Städten und Stadtrechten. Hans. Gbll. Jg. 1878.

— Die Zollordnung des Lübischen Rechts. Eb. Jg. 1897.

Funck-Brentano, Frantz, Philippe-le-Bel en Flandre. Paris 1896.

Gaillard, Victor, Recherches sur les monnaies des comtes de Flandre . . . jusqu'au règne de Robert de Béthune, . . . jusqu' à l'avènement de la maison de Bourgogne. 2 Bde. Gent 1852 und 1857, 4.

Gailliard, J., De ambachten en neringen van Brugge . . . Brügge 1854.

Gheldolf s. unter Warnkönig.

Gilliodts-van Severen, L., Bruges ancienne et moderne. Notice historique et topographique sur cette ville. Brüssel 1890.

Giry, A. Histoire de la ville de St. Omer et de ses institutions jusqu'au XIV. siècle. Paris 1877.

Guiman, Cartulaire de l'abbaye de Saint-Vaast d'Arras, hrsg. von van Drival. Arras 1875.

Hänselmann, Ludwig, Braunschweig in seinen Beziehungen zu den Harz- und Seegebieten. Hans. Gbll. Jg. 1873.

Häpke, Rudolf, Die Entstehung von Sluis. Hans. Gbll. Jg. 1904 bis 1905. Die Herkunft der friesischen Gewebe. Eb. Jg. 1906.

Hans. Gbll. Hansische Geschichtsblätter. Jahrgang 1871—1907. Leipzig 1872—1907.

Hans. U. B. Hansisches Urkundenbuch. Bd. 1—3, bearb. von Konstantin Höhlbaum; Bd. 4, 5 bearb. von Karl Kunze; Bd. 8—10 (1451—1485) bearb. von Walther Stein. Halle 1876 ff., 4. Hans. U. B. Glossar, Glossar zum 1.—3. Bande, Bd. 3 S. 533 ff., bearb. von Paul Feit.

Hardy, Rot. Litt. Claus. Thomas Duffus Hardy, Rotuli litterarum clausarum. 2 Bde. London 1838 u. 44 fol.

— **Rot. Litt. Pat.** Rotuli litterarum patentium. Eb. 1835. fol.

Heyd, Wilhelm, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Zweite (französ.) Ausgabe bes. v. Furcy Raynaud. 2 Bde. Leipzig 1885/86.

Hildebrand, Hermann, Das Rigische Schuldbuch (1286—1352). St. Petersburg 1872.

Hintze, Otto, Das Königtum Wilhelms von Holland. Histor. Studien, hrsg. von W. Arndt, C. v. Noorden, G. Voigt u. a. Leipzig 1885.

Historische Zeitschrift, hrsg. von H. v. Sybel, jetzt von Friedr. Meinecke u. a. München 1859 ff.

Höhlbaum, Konstantin, Über die flandrische Hanse von London. Hans. Gbll. Jg. 1898.

Houtte, Hubert van, Essai sur la civilisation flamande au commencement du XII. siècle d'après Galbert de Bruges. Université de Louvain 1898.

HR. I. Die Rezesse und andere Akten der Hansetage von 1256 bis 1430, hrsg. durch die histor. Kommission bei der kgl. Akad. d. Wiss. (zu München), bearb. von Karl Koppmann. 8 Bde. 4. Leipzig 1870—97. — II. Hanserezesse von 1431—1476, bearb. von Goswin v. d. Ropp. 7 Bde. 1876 bis 1892. — III. Hanserezesse von 1477—1530, bearb. von Dietrich Schäfer, Bd. 1—7 (— 1521).

Die römische Ziffer bezeichnet im Text die Serie, die arabische den Band derselben, also HR. III 2 = Dietrich Schäfer, Hanserezesse, III. Serie, 2. Bd.

✓ **Huvelin,** P., Essai historique sur le droit des marchés et des foires. Paris 1897.

Huyttens, Jules, Recherches sur les corporations gantoises. Gent 1861, 4.

Inv. Inventaire des archives de la ville de Bruges. Section première. Inventaire des chartes par L. Gilliodts-van Severen I. série 6 Bde. Brügge 1871—78, 4. — Inv. Intr. ders., Introduction. — Inv. Gloss. Flam. Edward Gailliard, Tables . . . Glossaire flamand (1879—82). — Inv. TA = Table analytique, ders. 1883—85.

Kiesselbach, Theodor, Grundlage und Bestandteile des ältesten Hamburger Schiffrechts. Hans. Gbll. Jg. 1900.

[redacted]

Kiesselbach, Der Ursprung der rôles d'Oléron und des Seerechts von Damme. Eb. Jg. 1906.

Kluit, Adrianus, Historia critica comitatus Hollandiae et Zelandiae. Middelburg 1777—82, 4. 4 Bde.

Koppmann, Karl, Das Hamburger Schuldbuch von 1288. Hamburg 1875.

Kunze, Karl, Hanseakten aus England. Hans. Geschichtsquellen Bd. 6. Halle a. S. 1891.

Langlois, Ch.-V., Saint-Louis, Philippe-le-Bel, les derniers Capétiens directs (1226—1338). Histoire de France, hrsg. von Ernest Lavisse t. III Abt. 2. Paris 1901.

Leitfaden für die Älterleute des Deutschen Kaufmanns zu Brügge. Verfaßt von einem Klerk des Hansischen Kontors zu Brügge im Jahre 1500, hrsg. von Karl Koppmann. Hamburg 1875.

Libell. The libell of Englishe Policye (1436), hrsg. von Wilhelm Hertzberg und Reinhold Pauli. Leipzig 1878.

Linden, Hermann van der, Les gildes marchandes dans les Pays Bas au Moyen Age. Université de Gand 1896.

Lüb. U. B. Codex diplomaticus Lubecensis. Abteilung 1. Urkundenbuch der Stadt Lübeck. T. 1—10; 11, 1—4 (1468). Lübeck 1843 ff., 4.

Luchaire, Achille, Louis VII., Philippe Auguste, Louis VIII. (1137—1226). Histoire de France, hrsg. von Ernest Lavisse t. III Abt. 1. Paris 1901.

Marin, Carlo Antonio, Storia civile e politica del commmercio de Veneziani. 8 Bde. 1798—1808.

Meckl. U. B. Mecklenburgisches Urkundenbuch, hrsg. vom Ver. für Mecklenburgische Gesch. und Altertumskunde. Bd. 1—21 (— 1390). Schwerin 1863 ff., 4.

Meltzing, Otto, Das Bankhaus der Medici und seine Vorläufer. Wilhelm Stiedas Volkwirtschaftliche und wirtschaftsgesch. Abhdlg. NF. H. 6. Jena 1906.

MG. SS. Monumenta Germaniae Scriptores.

Michel, Francisque, Histoire du commerce et de la navigation de Bordeaux. 2 Bde. Bordeaux 1867—70.

Miraeus, Auberti Miraei opera, diplomatica et historica. Brüssel 1723 fol. t. 1.

Mittelrh. U. B. Urkundenbuch der jetzt die Preußischen Regierungsbezirke Coblenz und Trier bildenden Mittelrheinischen Territorien, bearb. von H. Beyer, L. Eltester, A. Goerz. 3 Bde. (—1260). Coblenz 1860—74, 4.

Muiden H-O. Hafenordnung von Muiden (Mude), cout. III S. 300.

Nirrnheim, Hans, Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen. Hamburg—Leipzig 1895.

Olim. Les Olim ou registres des arrêts rendus par la cour du roi, éd. Beugnot. 4 Bde. Coll. des documents inédits rel. à l'hist. de France. Paris 1839—48, 4.

Oorkondenboek van Holland en Zeeland. Eerste afdeeling tot het einde van het Hollandsche Huis, hrsg. von L. Ph. C. van den Bergh. 2 Bde. Amsterdam 1866—73. — Supplement (Suppl.), hrsg. von James de Fremery. Haag 1901, 4.

Pat. Rolls. Calendar of the Patent Rolls, prepared under the superintendence of the Deputy Keeper of the Records. London 1891—1904. Henry III. vol. I 1216—1225, II 1225—1232. Edward I. vol. I 1272—81, II 1281—92, III 1292—1301, IV 1301—07. Edward II. vol. I 1307 —1313, II 1313—17, III 1317—1321, IV 1321—24.

Pegolotti, Francesco Balducci, La Pratica della Mercatura in Pagnini, Della Decima III. Lissabon—Lucca 1766, 4.

Pigeonneau, Histoire du commerce de la France. 2 Bde. Paris 1885 u. 89.

Pirenne, Henri, Geschichte Belgiens, Deutsche Ausgabe von Fritz Arnheim, Bd. 1—3. Gotha 1899—1907.

Die eingeklammerten Zahlen bezeichnen die Seiten der französischen Ausgabe Bd. 1, 2. Aufl. Brüssel 1902.

— Passio Karoli comitis. Histoire du meurtre de Charles le Bon par Galbert de Bruges. Coll. de textes pour servir à l'étude et à l'enseignement de l'histoire. Paris 1891.

— La chancellerie et les notaires des comtes de Flandre avant le XIII. siècle. Mélanges Julien Havet. Paris 1895.

— La Hanse flamande de Londres. Acad. roy. de Belgique, bull. de la classe des lettres . . ., 3. série t. 37, part. 2. Brüssel 1899.

— Le soulèvement de la Flandre maritime en 1323—28. Documents inédits. Brüssel 1900.

Piton, C., Les Lombards en France et à Paris. 2 vol. Paris 1892.

Pomm. U. B. Pommersches Urkundenbuch, hrsg. vom k. Staatsarchiv zu Stettin. Bd. 1—5, 1 (— 1316) Stettin 1868 ff., 4.

Rawdon Brown, Calendar of state papers . . . existing in the archives of Venice . . . vol. I. London 1864.

Recueil des documents relatifs à l'histoire de l'industrie drapière en Flandre. Hrsg. von Georges Espinas und Henri Pirenne. Bd. 1. Brüssel 1906, 4.

Reglement voor de scheepvaart en de heffing der tollen op he Zwin, hg. van Dale. Bijdragen tot de oudheidskunde en geschied. van Zeeuwsch-Vlaanderen. Bd. 4. Middelburg 1860.

Reimchronik von Flandern. Denkm. altniederländischer Sprache und Litteratur I. Hrsg. von Eduard Kausler. Tübingen 1840.

[redacted]

Reinecke, Wilhelm, Lüneburgs ältestes Stadtbuch und Verfestungsregister. Quellen und Darstellungen zur Gesch. Niedersachsens Bd. 8. Hannover—Leipzig 1903.

Richthofen, Karl, Frh. von, Untersuchungen über friesische Rechtsgeschichte. 3 Teile. Berlin 1880—86.

Romanin, Storia documentata di Venezia. Venedig 1853—61. 10 Bde.

Roscher, W., System der Volkswirtschaft Bd. 3. Nationalökonomik des Handels und des Gewerbefleißes. 7. Aufl. von W. Stieda. Stuttgart 1899.

Saint-Génois, Jules de, Inventaire analytique des chartes des comtes de Flandre avant l'avènement des princes de la maison de Bourgogne (1168—1380). Gent 1843—46, 4.

Sanderus, Antonius, Flandria illustrata. 2. Ausg. 3 Bde. Haag 1732—35 fol.

Sanuto, Marino Sanuto sen. Lib. secretorum fidelium crucis. Bongars, Gesta dei per Francos. Hanoiae 1611 fol.

Schäfer, Dietrich, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark. Hansische Geschichte bis 1376. Jena 1879.

— Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen. Hans. Geschichtsquellen Bd. 4. Halle a. S. 1887.

— Der Stamm der Friesen und die niederländische Seegeltung. Marinerundschau 1905. Heft 11.

— Geographische Miszellen. Hans. Gbll. Jg. 1876.

Schaube, Adolf, Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge. Handbuch der mittelalterl. und neueren Gesch., hrsg. von G. v. Below und F. Meinecke III. München-Berlin 1906.

Schmoller, Gustav, Die Straßburger Tucher- und Weberzunft. Straßburg 1879.

Schulte, Aloys, Geschichte des Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig. 2 Bde. Leipzig 1900.

Schultz, Alwin, Das höfische Leben zur Zeit der Minnesinger. 2 Bde. 2. Aufl. Leipzig 1889.

Seebuch, Das, hrsg. von Karl Koppmann. Mit einer nautischen Einl. von Arthur Breusing. Niederdeutsche Denkmäler Bd. I. Bremen 1876.

Sharpe, Reginald R., Calendar of letters from the Major and Corporation of the City of London (ca. 1350—70). London 1885.

Shirley, Walter Wadd., Royal and other historial letters illustrative of the Reign of Henry III. 2 Bde. London 1862 und 66.

Sieveking, Heinrich, Aus venetianischen Handlungsbüchern. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich, hrsg. von Gustav Schmoller. NF. Jg. 25. Leipzig 1901.

S. R. G. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum ex monumentis Germaniae historicis recusi. Hannover 1840 ff., 8.
Angeführt in Verbindung mit dem Namen des Herausgebers.

Stein, Walther, Die Genossenschaft der deutschen Kaufleute in Brügge in Flandern. Diss. Berl. 1890.

— Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse. Gießen 1900.

— Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern und die ältere Handelspolitik Lübecks. Hans. Gbll. Jg. 1902.

St. R. s. unten.

Vanderkindere, Léon, La Formation territoriale des principautés belges au Moyen Age. Bd. 1 (2. Aufl.), 2. Brüssel 1902; Table analytique et errata (1903).

Varenbergh, Emile, Histoire des relations diplomatiques entre le comté de Flandre et l'Angleterre au Moyen Age. Brüssel 1874.

Vidal de la Blache, P., Tableau de la géographie de France. Hist. de France, hrsg. von Ernest Lavisse t. I. Paris 1903.

Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, hrsg. von St. Bauer, G. von Below und L. M. Hartmann. Leipzig 1903 ff.

Villani, Giovanni, Historie Fiorentine seu Cronica. Muratori Rer. Ital. scr. XIII.

Vogel, Walther, Die Normannen und das Fränkische Reich (799—911). Heidelberg 1906.

Warnkönig, Leopold August, Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte bis zum Jahre 1305. Tübingen 1835—42. 4 Bde. — Übersetzt von A. E. Gheldolf, Histoire de la Flandre et de ses institutions civiles et politiques jusqu'à l'année 1305. 5 Bde. Brüssel 1835—64.
In Bd. IV seines Werkes gibt Gheldolf eine selbständige Umarbeitung der Geschichte Brügges (Warnkönig Bd. II 1). Im übrigen ist durchweg das vollständigere Buch Warnkönigs zitiert.

Winkel, Jan te, Maerlants werken beschouwd als spiegel van de dertiende eeuw. 2. druck. Gent-Haag 1892.

Wolf, J. de, Van Brugge's eerstbekende geschrieven Keure ('t jaar 1127). — Annales de la société d'émulation pour l'étude de l'histoire et des antiquités de la Flandre Bd. 55. Brügge 1905.

St. R. Stadtrechnungen Brügges, vollständig gedruckt nur für Mai 1302 bis Februar 1303, s. unter Compte. Im übrigen sind sie stets mit dem sie zitierenden Werk angeführt, also St. R. 1284 — cart. I n. 92.

Inhalts-Übersicht.

[redacted]

[redacted]

Einleitung.

Die Grafschaft Flandern.

Brügge war und ist eine flandrische Stadt. Seine Geschichte ist aufs engste verknüpft mit dem Schicksal der Landschaft und ihrer Dynasten, der Grafen von Flandern[1].

In der Normannennot des 9. Jahrhunderts war der erste Balduin der Eiserne († 879) in der flandrischen Küstengegend zu Macht und Ansehen gelangt. Sohn und Enkel, Balduin II. (879—918) und Arnulf der Alte (918—964), denen Karolinger Blut von der Mutter her in den Adern floß, dehnten während der Anarchie im westfränkischen Reiche ihre Machtsphäre auch über romanische Gebietsteile weithin nach Westen und Süden aus. Was man damals nach dem bevorzugten Namen der Familie als „Balduinsreich" bezeichnete, waren die Gebiete, die zwischen dem artesischen Hügelland, der Scarpe-Scheldelinie und der See einbeschlossen sind. Unter ihren Nachfolgern ist die Grafschaft nicht eigentlich mehr erweitert. Im 11. Jahrhundert wandten die Grafen sich zwar nicht ohne Erfolg gegen die Grenzlande des Deutschen Reichs, faßten auf den seeländischen Inseln und rechts der Schelde im Lande Aalst festen Fuß und erwarben die Schirmvogtei über Cambrai; aber nach einem wirren Spiel

[1] Die tatsächlichen Angaben im Folgenden beruhen durchaus auf den Grundlagen, die Pirennes glänzende Ausführungen in seiner Geschichte Belgiens I und Vanderkinderes Untersuchungen, Formation I, für die flandrische Geschichte geschaffen haben. — Über den Flandrer im Ausland vgl. den Text, vornehmlich S. 45 und 80.

dynastischer Interessenkämpfe mit ihren Fehden, Verträgen und Kombinationen blieb Flandern mit Nachbarterritorien wie Hennegau und Vermandois doch nicht dauernd vereinigt. Besonders tatenlustigen Charakteren genügte dies stattliche, aber immerhin beschränkte Territorium nicht. Sie stürzten sich in den Strudel auswärtiger Unternehmungen, sei es, daß sie wie Balduin V. (1034—1067) oder Philipp von Elsaß (1168—1191) in ihrer Eigenschaft als Vasallen der französischen Krone im Wettstreit mit ihresgleichen dem vorherrschenden Einfluß im Kapetingerreiche nachjagten oder ihre zahlreichen Kreuzfahrten antraten. Ein Graf von Flandern, Balduin IX., hat sich 1204 römischer Kaiser zu Konstantinopel nennen dürfen. Es ist, als ob mit dieser Krone das Glück das Haus Flandern verläßt. In den früheren Jahrhunderten, von 879—1119, hatten die direkten Nachkommen Balduins I. des Eisernen in langer Folge geherrscht. Fast ausnahmslos hatte während 240 Jahre der Vater dem ältesten Sohne die Grafschaft unzerstückelt überlassen. Eine einzige, aber folgenreiche Usurpation fand statt, als Robert der Friese (1071—1093) seinen Neffen Flandern nahm und die ältere Linie auf Hennegau beschränkte. Seit Balduin VII. (1111—1119) freilich war es mit der Stabilität der Nachfolge vorbei. Sein Vetter Karl der Gute erlitt den Tod durch Mörderhand, und das begabte Haus Elsaß hielt sich nur zwei Generationen. Als Balduin von Konstantinopel jetzt im Kampfe um sein abenteuerliches Reich im Orient verscholl, blieb Flandern seinen Töchtern Johanna (1202 bis 1244) und Margaretha (1244—1280) und ihren landfremden Gatten überlassen. Margarethas Nachkommen, die Dampierres, werden nicht mehr recht heimisch unter ihren vlämischen Landeskindern. Auch schafft die Erinnerung an die Kaiserkrone, die ein Mitglied der Familie getragen hatte, Prätensionen, die wie so oft bei den Territorialherren in keinem richtigen Verhältnis zur wirklichen Macht stehen. Dabei ist die gräfliche Gewalt in deutlichem Rückgange begriffen. Denn gegen Ende des 13. Jahrhunderts ist die soziale und wirtschaftliche Entwickelung Flanderns auf dem Punkt angelangt, daß sie sich schlecht mit den Formen des territorialen Feudalstaats, gar nicht mit seinem Wesen

[redacted]

verträgt; anderseits hat sie im Lande die mannigfachsten Spaltungen und Gegensätze herbeigeführt.

Die klaffenden Risse im flandrischen Staats- und Volksleben waren um so gefährlicher, als zugleich von außen her der ganze Bestand des Territoriums bedroht war. Jenes Aufsteigen im früheren Mittelalter war nur ermöglicht durch die ausnehmende Schwäche des Oberlehnsherrn, des karolingischen, dann des kapetingischen Königs. Damals war der Herrscher zu Laon oder Paris mehr oder minder auf den guten Willen des Vasallen angewiesen. Aber es hatte auch nicht an Versuchen gefehlt, das große Lehen in die königliche Machtsphäre einzubeziehen. Schwach war der Stoß unter dem Karolinger Lothar, gefährlicher unter Ludwig VI. dem Dicken, bis der Angriff Philipp II. Augusts und achtzig Jahre später die Politik Philipp IV. des Schönen fast zur Einverleibung der Grafschaft in die Kronlande führen. Beide Könige haben schließlich darauf verzichten müssen, aber doch wichtige Gebiete im Süden und Westen losgerissen. 1200 geht Arras, 1212 St. Omer und Aire, ein Jahrhundert später Lille und Douai in den Besitz der Kapetinger über.

Seitdem aus bescheidenen karolingischen Waldgrafen (forestarii) mächtige Große des westlichen Reichs geworden waren, bildet ihr Machtbereich die politische Einheit. Für das Schicksal des Landes ist das Regiment seiner Grafen maßgebend. Sie haben es verstanden, ihre Domänen besser als andere Territorialherren zu verwalten, und von dieser Fähigkeit ist etwas für die ganze Grafschaft, die sie eben auch als Eigenbesitz ansahen, abgefallen. In den wilden Machtkämpfen sind die Nachfolger Balduins des Eisernen auch vor Meuchelmord nicht zurückgeschreckt; aber von denselben unbändigen Kraftgestalten wußte man auch Züge strenger Gerechtigkeit zu erzählen[1]. Gleicherweise kam der Bevölkerung die Durchführung des Gottesfriedens, der zum Grafenfrieden sich fortbildete, zugute. Schwer ist es

[1] Chron. S. Andreae lib. III MG. SS. VII S. 546_{24}; Herimanni lib. de restaur. S. Martini Tornac. eb. XIV S. 283_{30}; Vita Arnulfi episc. Suession. auct. Hariulfo eb. XV. S. 889_{1}ff.

zu sagen, ob die Landschaft weniger oder mehr als andere mittelalterliche Territorien von Krieg und Fehde heimgesucht wurde. Wenn man aber eine Schätzung wagen darf, so wird sie eher zu gunsten Flanderns ausfallen. Denn vom Wüten des Investiturstreits und den Kämpfen zwischen Papst und Kaisertum blieb es ziemlich unberührt, da es mit seinem Kernland „unter die Krone“ von Frankreich gehörte. Auch ist der flandrische Graf hinter den Sümpfen und Morästen der Grenzgebiete ein gefährlicher Gegner, der häufig die Fehde auf feindlichem Boden auszufechten versteht. Unter den beiden französischen Invasionen des 13. Jahrhunderts hat Flandern zwar schwer gelitten, aber die achtzig Jahre zwischen den Angriffen hatten die Narben des ersten Krieges längst verharschen lassen. Endlich zählt man bis zum 13. Jahrhundert nur zwei größere innere Zwiste, einmal als Robert der Friese am Berge Cassel (22. Febr. 1071) siegte und wiederum 1127/28 beim Streit der Prätendenten Wilhelm von der Normandie und Dietrich von Elsaß um die Grafenkrone.

Möglich, daß die verhältnismäßig langen und zahlreichen Friedenszeiten die Bevölkerungsbewegung beeinflußt und ein schnelles Wachstum begünstigt haben. Jedenfalls haben weder Kriege, noch die zügellosen häufigen Privatfehden und Totschläge, Seuchen, Hungersnöte und Überschwemmungen dem robusten Menschenschlag viel anhaben können. Ein so kluger Mann wie Suger, der Abt von St. Denis, spricht zu 1127 von einem „stark bevölkerten Flandern“ [1].

Schon früh konnte die heimische Landwirtschaft nicht alle Landeskinder ernähren. Der Boden der flandrischen Ebene ist im ganzen nicht reich, im Mittelalter noch weniger als heute, wo Jahrhunderte emsiger Arbeit Wald und Heide in Kulturland umgewandelt haben. Hat man auch zeitig zu roden begonnen und dem Meere durch Deich und Polder Landstrecken entrungen, so genügte doch weder das eine noch das andere. Ge-

---

[1] Liber de vita Ludovici Grossi regis. Bouquet, Recueil des historiens des Gaules et de la France XII S. 54_{38}.

[redacted]

biete aber, die man inferioren Nachbarn abgewinnen konnte, wie sie sich den Deutschen jenseits der Elbe und Donau abwärts darboten, gab es für die Vlamen nicht. So findet nur ein kleiner Teil der landlosen Bevölkerung als Siedler auf deutschem und englischem Kolonisationsboden Unterkunft; zumeist aber kommen die überschüssigen Kräfte anderen Gewerben zugute. Wer sich auf dem Hofe oder in der Kate seines Vaters beengt fühlt, wandert in die Städte, um sein Brot in der Tuchmacherei oder im Handel zu suchen. Ebenso, doch mehr episodisch, kommt das Söldnertum auf.

Handel und Waffenhandwerk haben den Flandrer weit umhergetrieben, und auch als Weber und Färber kam er nicht selten über die Landesgrenzen hinaus. Den Nachbaren waren diese Gäste vom linken Scheldeufer nicht immer sympathisch, und ihre Zeitgenossen haben ihnen wohl Grausamkeit und Habsucht, Genußsucht und Völlerei vorgeworfen, vielleicht nicht nur zu Unrecht. Aber man muß den mittelalterlichen Flandrern doch auch eine gewisse ungestüme Kraftfülle, Energie und praktischen Sinn zusprechen. Nicht zum letzten waren die Bewohner des Landes die Ursache, daß Flandern seine bedeutende Stellung im europäischen Wirtschaftsleben des Mittelalters eingenommen hat.

I. Die Frühzeit.

1. Kapitel. Brügges Vorzeit. Die Normannen.

Die Namen einer ganzen Anzahl von Heiligen sind mit Brügges Frühzeit verknüpft worden. Man pflegt Eligius, Trudo, Bonifatius, auch wohl Livinus zu nennen, die angeblich alle in Brügge gepredigt und bekehrt haben[1]. Die Belege dafür sind indessen nicht stichhaltig.

Ohne weiteres fällt Livin der Kritik zum Opfer[2]. Kaum weniger verdächtig ist die Nachricht vom hl. Trudo, der das Kloster Eekhout zu Brügge gestiftet haben soll. Seine Lebensbeschreibung weiß nichts von Brügge[3]. Ferner wird der angebliche Aufenthalt des Bonifatius gern in das Jahr 782 gesetzt. Dabei weilte er damals seit fast drei Jahrzehnten nicht mehr unter den Lebenden! An sich freilich ist es nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen, daß Bonifatius Flandern durchzog. Landete er doch 718 in Quentowic, dem Hafenplatz an der Canche[4].

---

1 Cart. I S. 12, Warnkönig I S. 86, 98, 102, 104; Livin bei E. van Bruyssel, Histoire du commerce et de la marine en Belgique. Brüssel 1861. I. S. 47.

2 Oswald Holder-Egger, Zu den Heiligengeschichten des Genter St. Bavosklosters. Histor. Aufsätze, dem Andenken an Georg Waitz gewidmet. Hannover 1886. S. 645ff.

3 Vita S. Trudonis auct. Donato diac. (8. Jahrhundert), Ghesquière, Acta Sanctorum Belgii V. Brüssel 1789. S. 23ff.

4 Vitae S. Bonifatii arch. Mogunt, S. R. G. (Will. Levison) S. 20_{19}ff. — Über das Jahr 718 vgl. Albert Hauck, Kirchengeschichte Deutschlands. Leipzig 1904. I. (3. und 4. Aufl.) S. 457, doch eb. Anm. 4.

[redacted]

Wenn es aber auch weiter heißt „viele Kirchen der Heiligen suchten sie unter Gebeten auf“, so kann damit das Wald- und Sumpfgebiet Flanderns und speziell Brügges nicht gemeint sein. Wie sollte er auf seinem Wege nach Rom das noch klösterarme und wilde Flandern bereisen, anstatt durch Frankreich dem Mont Cenis zuzuziehen? Daß er etwa seine Missionstätigkeit in Friesland auch auf die Landschaft westlich der Schelde ausgedehnt hat, ist nirgends überliefert.

So bleibt als einzige ernstzunehmende Nachricht die Notiz in der Lebensbeschreibung des hl. Eligius. Seiner bischöflichen Hut wird unter anderen Städten und Orten auch ein municipium Flandrense unterstellt[1]. Dieser Ausdruck ist von je auf Brügge bezogen[2], und der Name Flandern wird in der Tat zuerst für die Umgebung Brügges gebraucht[3]. Indessen hat es eine Ortschaft Flandern niemals gegeben. Auch verknüpft der Text unter fünf gesicherten Ortsnamen das municipium Flandrense mit Noyon, dem entfernten Bischofssitz. Hier wird der karolingische Überarbeiter der Vita seine Hand im Spiele haben. Unterläge der Text aber weiter keinem Zweifel, so ist sicher Oudenburg, westlich von Brügge, mit seinen im Mittelalter angestaunten, uralten Mauerresten[4] gemeint. Es kommt hinzu, daß dieses merovingische Brügge weder mit den vorhergehenden Zeitläuften noch mit den folgenden in irgend einer Beziehung steht. Es kann

---

[1] MG. Script. rer. Merov. IV S. 695 12 ff.: Custos urbium seu municipiorum his vocabulis, Vermandensi scilicet, quae est matropolis urbs, Tornacensi vero, quae quondam regalis exstitit civitas, Noviomagensi quoque et Flandrensi, Gandensi etiam et Corturiacensi. — Die vita benutzt zwar eine Arbeit des gleichzeitigen Audoen, ist im übrigen aber ein Produkt der Karolingerzeit, vgl. Bruno Krusch in seiner Einl. zur vita S. 645 ff.

[2] Zurück geht dieses auf die Notitia Galliarum des Hadrianus Valesius. Paris 1675 fol. S. 196, der in einem Auszug der Lebensbeschreibung municipium Brugense fand. Dieser sonst unbekannte Abriß kann natürlich nicht maßgebend sein.

[3] Pirenne, Geschichte I S. 52 (46) Anm. 1.

[4] Tractatus de ecclesia S. Petri Aldenburgensi, kurz nach 1084 geschrieben, MG. SS. XV S. 867—872.

nicht auf römischen Ursprung hinweisen — wurde es doch nicht von dem römischen Straßennetz berührt[1] — und während sich etwa in Duurstede eine ganze Anzahl Münzen der Merovinger und der älteren Karolinger gefunden haben[2], stammt die älteste Münze, die bei Brügge ans Licht getreten ist, aus der dortigen Münzstätte Karls des Kahlen[3].

Kurz alles vereinigt sich, die Existenz eines vorkarolingischen Brügges rundweg abzulehnen.

Wenn dagegen Karls des Kahlen Münzen mit der Aufschrift Bruggas mo. die erste völlig sichere Kunde von Brügges Frühzeit geben, so weist auch das überkommene Schriftwerk die ältesten Nachrichten unter seine Regierung. — In die Jahre 940 bis 946 muß ein Schreiben fallen, das der Graf von Flandern, Arnulf der Alte (918—964) an Hugo, Erzbischof von Reims, sandte[4]. Er erinnert ihn daran, daß sein Großvater Balduin der Eiserne († 879) den ihm von Reims übersandten Leichnam

[1] Camille van Dessel, Topographie des voies Romaines de la Belgique. Brüssel 1877. führt auf seiner Karte nur eine unwichtige Straße Thielt-Oedelem an, die ohne weiteren Anschluß in der Umgegend von Brügge verläuft. Dagegen ist Oudenburg ebenso wie das alte Turholt mit Straßen versehen. Auch die archäologische Ausbeute ist gering.

[2] Vogel S. 78 Anm. 1.

[3] Ende Oktober 1858 sind zu Assebrouck s. ö. Brügge mindestens 139 Denare von Brügge, 48 von Arras, 13 halbe Denare von Quentowic und 5 von St. Denis aufgefunden. Die Stücke der Brügger Münze sind Karl d. Kahlen und Karl d. Einfältigen (893—923) zugewiesen. A. de Schodt, Résumé historique de la numismatique brugeoise. Ann. de la Fédération archéol. et histor. de Belgique. Brügge 1888. III. S. 237f. — Nach brieflicher Mitteilung Herrn Dr. Gilliodts-van Severen sind seither keine neuen Funde gemacht worden.

[4] AA. SS. oct. 14, VI, S. 496. Der undatierte Brief kann nicht vor Juni 940 und nicht später als 946 verfaßt sein, da Hugo (von Vermandois) nur in diesen Jahren in Reims wirklich residierte und über die erzbischöfliche Bibliothek verfügte. In dem Schreiben bittet Arnulf um nähere Nachrichten von St. Donatian. Über Hugo vgl. R. Köpke und E. Dümmler, Kaiser Otto d. Große. Jahrbücher der deutschen Gesch. Leipzig 1876. S. 105 und 151.

[redacted]

des hl. Donatian im Kloster Turholt beigesetzt, dann nach Brügge überführt habe. Alles andere, was die Überlieferung sonst bietet, tritt gegen diesen Brief, der kaum hundert Jahre jünger ist als die Ereignisse, völlig zurück[1]. Wann die zweite feierliche Übertragung von Turholt nach Brügge stattgefunden hat, wissen wir nicht, und so kann uns auch das ziemlich gesicherte Jahr 840 bis 841[2] für die Übersendung der Gebeine von Reims an Balduin nicht helfen. Ist es doch unbekannt, wie lange Donatian in Turholt geruht hat. Aber die Vermutung bleibt unbenommen, die Einholung der Reliquie nach Brügge mit Balduins Kämpfen gegen die Normannen in Verbindung zu bringen. Vor dem Einfall von 864, als die flandrische Landwehr die Nordleute mit blutigen Köpfen heimsandte[3], hat Balduin den Heiligen nach Brügge schaffen lassen, vielleicht mit dem doppelten Zweck, den Mut seiner Flandrer zu stärken und die Gebeine in der festen Burg am Swin besser als in dem unbeschützten Kloster zu Turholt zu bewahren. In Brügge ist Donatian in der Burgkapelle, die wohl ursprünglich der Maria geweiht war[4], beigesetzt worden.

Wie kam man aber dazu, gerade an der Stätte des späteren Brügge eine Burg anzulegen?

Die Geschichte der Normanneneinfälle und die Topographie der flandrischen Küste geben die Antwort.

---

[1] Zumal wenn nur so trübe Quellen vorhanden sind wie die Reimchronik, in ihrem älteren Teil Ende des 13. Jahrhunderts geschrieben, vgl. O. Holder-Egger in MG. SS. XXV S. 740_5. Die Chronik ist ihrerseits maßgebend für Johannis Longi Chron. S. Bertini eb. S. 768_{37} ff.

[2] AA. SS. eb. S. 493. — Es handelt sich um den vielumstrittenen Brief Ebos von Reims an Balduin d. Eisernen von 842, gedruckt auch bei Miräus S. 22 oder Gallia christiana V S. 351. Wie gesagt, für uns ist er nicht ausschlaggebend.

[3] Hincmari Remensis ann. MG. SS. I. S. 465_{22}: Nortmanni qui cum plurimo navigio in Flandris appulerunt, resistentibus sibi pagensibus. Vogel S. 196.

[4] Die Urkunde Arnulfs d. A. von 961, Miräus S. 43, nennt die Kirche der Maria und dem hl. Donatian geweiht. Später behauptet Donatian allein den Platz.

Aus nordöstlicher Richtung warf ein Meeresarm seine Wasser weit ins Land hinein. Es ist das Sinkfal, das spätere Swin[1]. An der Stätte der Stadt Sluis gabelte es sich und umspülte die beiden Sandbänke und im Werden begriffenen Inseln, den Kad- und den Wulpensand. An zwei Punkten, in der Nähe des heutigen Knocke und gegenüber von Walcheren, blieb die Verbindung mit der offenen See gewahrt. So konnte das Salzwasser noch weiter ins Innere dringen und etwa dort, wo später die Stadt Brügge sich ausdehnte, die Fluten eines Flüßchens, die Reye, die indessen bei dem damaligen Waldreichtum mehr Wasser führte, aufnehmen. Hier trat aber auch der Sandboden des Turholter Plateaus[2] an diese Wasserläufe heran. Es war die Grenze des dauernder Ansiedlung fähigen Terrains. Wenn draußen noch jede höhere Flut die uneingedeichten Strecken weithin überströmte, brach sich ihre schon geschwächte Kraft an dem sandigen Diluvialboden. Er bot auch besseres Trinkwasser als das Sumpfgebiet weiter seewärts[3]. Fand man ferner im Sinkfal mit seinem Gewirr von Wasseradern treffliche Liegeplätze für Schiffe, so mochte man am besten in Brügge anlegen und trockenen Fußes ins Innere gelangen können. Wegen dieser Landungsstelle und der Fahrtrinne, die Reye und Sinkfal bildeten, war es der Ort, wo sich der vielleicht nicht unbedeutende Küstenverkehr der Karolingerzeit abwickelte. Darum ist dort die Münzstätte Karls des Kahlen errichtet, neben der sich höchstwahrscheinlich eine Zollbude erhob.

Den Normannen war das Sinkfal als gut geschützter Hafen bekannt. Als sie sich vollends seit 837 auf Walcheren, also unmittelbar vor der östlichen Einfahrt, festsetzten[4], mußte der Schutz des Swin die erste Sorge der flandrischen Landesver-

---

[1] Die näheren Ausführungen über das Sinkfal (Swin) s. unten.

[2] Vidal de la Blache S. 78, Blanchard S. 816.

[3] Ein sehr wichtiger Punkt! — Das 5 km abwärts gelegene Damme mußte sein Wasser aus den gräflichen Teichen zu Maele, zwei Stunden weit, herleiten, Warnkönig III S. 13.

[4] Vogel S. 71, 74, 86. Im Jahre 841 wird Walcheren an Rorik zu Lehen gegeben.

[redacted]

teidigung bilden. Wie begehrlich die Normannen ihre Blicke auf das Swin richteten, wie wohl es ihnen vertraut war, zeigt am besten die Tatsache, daß sie Brügge mit „bryggja“ = Landungsbrücke, Anleger den Namen gegeben haben[1].

In Flandern hat man wohl schon seit Karls d. Gr. Küstenschutz 800 und 808 Strandwachen gehabt[2]; damals mag Oudenburg den Stützpunkt abgegeben haben. Aber für die Sicherung des Swin lag es zu weit ab; hier mußte eine neue Verteidigungslinie angelegt werden. Man wählte die voraussichtlichen Landungsstellen der Feinde, Brügge als die wichtigste, weiter östlich davon Aardenburg[3] und Ostburg[4], beide gleichfalls an einer

---

[1] Die älteste Namensform ist Bruggas. Nach Moriz Heyne, Deutsches Wörterbuch. Leipzig 1905. I bedeutet altnordisch bryggja Hafendamm und Landungsplatz. Wie Prof. Dietr. Schäfer mir indessen mitteilt, ist eine Anlage gemeint, die den Uferrand für anlandende Schiffe zugänglich machen soll. Er erinnert an die „Brücke“ zu Bergen und die Danziger Lange Brücke. — Es gab demnach an der Reye ein Brettergerüst, das trotz der sumpfigen und häufig überschwemmten Uferstrecken ungehindertes Anbordgehen und Verlassen der Fahrzeuge ermöglichte. Gewiß handelt es sich um einen ganz primitiven Anleger, zu dem einige geschickt zusammengefügte Bretter und Bohlen genügten.

Alle anderen Erklärungen versagen übrigens völlig. An eine „Brücke,“ die über einen Wasserlauf hinüberführt, ist nicht zu denken, denn 1. findet sich kein Anzeichen davon, so viele Stege es auch gibt, 2. Brückenstadt für den Verkehr von Westen und Osten, wie man wohl erklärt hat, ist ausgeschlossen, da ein solcher nicht existiert, 3. liegt das ältere Brügge durchaus auf dem linken Reyeufer, 4. scheiden die interessanten befestigten Brücken gegen die Normannen, Vogel passim, aus, weil kein Fluß zur Weiterfahrt über Brügge hinaus vorhanden ist. — So hat Brügge den Namen gleichsam von der Wasserseite empfangen, was sich später in nächster Nähe bei Sluis wiederholt.

[2] Vogel S. 51.

[3] Anfänglich zumeist Rodenburg genannt. MG. SS. II S. 188_{38} erwähnt es zu 960; 961 bei Miräus S. 44.

[4] Als castrum 989 bezeichnet, vgl. L. Ph. C. van den Bergh, Handboek der Middel-Nederlandschen Geographie. Haag 1872. 2. Aufl. S. 225; 1014 als civitas MG. SS. XV S. 616_{31}.

Verästelung des Sinkfal gelegen[1]. Dort flammten die Feuersignale — die Baken[2] — und dort hat Balduin und seine Mannschaft gegen die Normannen gefochten. Daß Brügge die beiden östlichen Plätze überholte, war durch seine Lage an der Straße nach Turholt und weiter ins Innere bedingt. Auch war es weniger den Sturmfluten ausgesetzt als die Aardenburg und Ostburg, die zunächst noch länger einfache Warttürme blieben.

Die gut organisierte Küstenwacht tat ihre Schuldigkeit. 820 und wieder 864 glückte die Abwehr der Normannen[3]. Das wollte etwas heißen zu einer Zeit, als die Nachbargebiete zwischen Lys, Aa und Yser (850) und ebenso das auf der Schelde leicht erreichbare Gent (851) furchtbar zu leiden hatten[4]. Da das Sinkfal ihnen durch die Befestigungen und durch den Arm Balduins des Eisernen unzugänglich blieb, mußten die Normannen mit der Ysermündung vorlieb nehmen. Als später nach Balduins Tode (879) die Gegend um Brügge zum ersten und einzigen Mal von den Dänen heimgesucht wurde, erfolgte der Angriff bezeichnenderweise nicht von der See her, sondern von Süden, nämlich auf dem Zuge, den die Normannen im Frühjahr und Sommer 883 von Condé aus gegen die Küste richteten[5]. Mit besonderer Er-

---

[1] Mit Oudenburg und Bourburg, das an der Aa eine ähnliche Stellung gehabt haben mag, sind es die einzigen Orte in Alt-Flandern, die auf -burg enden. Middelburg in Flandern ist eine spätere Gründung.

[2] Brügge ist von Oudenburg und Aardenburg je 16, Aardenburg von Ostburg $6^1/_2$ km entfernt. Über die „Baken" vgl. Vita Karoli Comitis auct. Waltero MG. SS. XII S. 544 $_{38}$ ff.: Signa quoque, quibus in sublime levatis ad pugnas in id federatos accersire queque ob insaniam nimirum bellandi furentium „bachas" lingua illorum vocare solebant.

[3] Vogel S. 63.

[4] Eb. S. 129, 130. Später werden diese Gegenden besonders 879/880, heimgesucht, wo die Normannen in Gent und Kortryk überwintern, eb. S. 264 ff. Wieder hören wir nichts von der Gegend des Sinkfal!

[5] Ann. Vedast. MG. SS. II S. 200_{19} maritima petivere loca — — Flamingos e terra sua fugere compulerunt. Vogel S. 315 A. 2 bestimmt Flandern richtig als Küstenland zwischen Sinkfal und Yser, s. ö. bis zur Schelde und Lys.

bitterung scheint gekämpft zu sein. Ob Brügge damals gefallen ist, ist zweifelhaft; wenigstens hören wir nicht, daß Donatian aus seiner Ruhe aufgestört wurde, was leicht einen Bericht hätte veranlassen können.

---

2. Kapitel. Brugensis colonia.

Brügge ist als Siedelung nicht so früh zur Entfaltung gelangt wie Arras und St. Omer im Westen und Gent im östlichen Flandern.

Immerhin ist Brügge unter der Regierung Arnulfs d. A. (918—964) portus und oppidum[1]. Es besteht eine Siedelung neben der gräflichen Burg, der urbs. Brügge besitzt einen Markt. Zwei Pfarrkirchen, der Maria und dem Erlöser geweiht, und eine Kapelle des hl. Christoph, die eigentliche Marktkirche, sind für die Bürger bestimmt[2]. Der portus ist indessen weder befestigt noch aus der Gerichtsbarkeit des platten Landes eximiert.

Außer dieser sicheren, aber dürftigen Kunde führt noch eine andere Nachricht von dem Werden Brügges in die Zeit Arnulfs d. A. Ein Kleriker des Oudenburger Pfarrsprengels schrieb nicht lange nach 1084 einen Traktat über die Kirche

---

[1] Beide Ausdrücke kommen in dem erwähnten Briefe Arnulfs an Hugo von Reims, geschrieben zwischen 940—946, vor; portus heißt Brügge auch in der Translatio prima S. Bavonis MG. SS. XV S. 597_{33}, kurz nach 1010 verfaßt. Namentlich portus ist der Ausdruck für eine Siedelung, aus der die flandrischen Städte hervorgehen. Wenn Befestigung, Gerichtsbarkeit und Markt die drei Kriterien einer deutschen mittelalterlichen Stadt sind, so ist zu bemerken, daß Befestigung nicht unbedingt zur späteren flandrischen villa franca, die einen städtischen Schöffenstuhl und einen Markt besitzt, erforderlich ist.

[2] Die Urkunde von 961, Miräus S. 43, nennt St. Christoph iuxta forum; eb. in parochia St. Mariae Brugensis, durch das Beiwort von der Burgkapelle unterschieden. St. Salvator wird als in castro forinseco bezeichnet.

[redacted]

des hl. Peter zu Oudenburg. Er war ein Mann mit offenen Augen, der für Geographie, Gesteinkunde und allerhand sonstiges Interesse hatte[1], was nicht gerade dem Gesichtskreise eines mittelalterlichen Geistlichen in abgelegener Gegend nahelag. Wie er die Abtragung der Mauer zu Oudenburg und die Verwendung der Steine beim Bau der dortigen Kirche des hl. Petrus erzählt, kommt er auch auf Brügge zu sprechen, und wir erfahren: Ein flandrischer Graf Ernaldus Barbatus hat Brügge zu erbauen begonnen[2]. Bei der ungünstigen Überlieferung des Traktats[3] ist durchaus nicht gesagt, daß unsere Quelle von Anfang an Barbatus hatte; da wir uns aber einmal damit abfinden müssen, so entsteht die Frage: Wer ist denn Ernaldus Barbatus?

Man hat wohl an Arnulf II. (964—988) gedacht, der in der Tat zweimal Barbatus genannt wird[4]. Aber dieser Fürst ist von dem Oudenburger kurz vorher völlig richtig als Arnulf, Vater Balduins des Bärtigen, bezeichnet worden[5]. Auch geht er im allgemeinen unter dem Namen Arnulf der Junge (iuvenis). Man darf auf diese Beinamen nicht eben viel Gewicht legen, da die Quellen häufig inkonsequent sind[6]. In unserem Falle freilich neigt sich die Schale beträchtlich zu Gunsten des älteren Arnulf. Unter ihm tritt die Stadt zuerst in einem sicheren

---

1 MG. SS. XV S. 867_{2}, 872_{4}, 871_{33}.

2 Eb. S. 872_{15-19}: Nam antea Balduini Insulani (1036—1073) temporibus comitis totius Flandriae, aedificia Brugensis urbis magna ex parte ex lapidibus istis (von Oudenburg) constructis dignoscuntur. Quia postquam Ernaldus Barbatus Bruggiam aedificare coepit, muros huius urbis destruere et lapides Bruggensibus tribuere in urbis aedificium fecit, quatenus hac destructa augmentaretur illa constructa.

3 Er war in einem Pergamentkodex des 14. Jahrhunderts enthalten, über dessen Verbleib man nichts weiß eb. S. 867_{18}; 1840 wurde er zuerst und zwar schlecht herausgegeben, und nach diesem Druck hat die Edition der MG. SS. erfolgen müssen.

4 Holder-Egger eb. S. 872 Anm. 2, ferner Vanderkindere I S. 294.

5 MG. SS. XV S. 869_{21}.

6 Vgl. Pirenne, Geschichte I S. 214 (182) Anm. 1, wo es sich um einen Robertus Barbatus handelt. Auch des Irrtums des Lambert von Hersfeld über die Nachfolge in der „Grafschaft des Balduin“ ist hier zu gedenken. Ann. a. 1071. S. R. G. (Holder-Egger) S. 121_{5}.

Dokumente auf, und er hat ihr seine Fürsorge angedeihen lassen. Denn eben in jenem Schreiben an den Erzstuhl zu Reims bittet der Graf um Nachricht vom Leben und Wirken des hl. Donatian, den er gern zum Schutzheiligen der Siedelung Brügge hätte[1]. So ist denn der Ernaldus Barbatus des Traktats wohl kein anderer als Arnulf der Alte.

Auch sonst ist die Oudenburger Nachricht in mehr als einer Hinsicht interessant. Einmal zeigt sie, daß man von der späteren Tradition, welche Balduin II. dem Kahlen die Befestigung der Siedelung und Überführung der Oudenburger Materialien zuschrieb, im 11. Jahrhundert noch nichts wußte. Unbedingt ist dem Oudenburger mehr Glauben zu schenken als den sehr viel jüngeren Quellen, der Reimchronik und ihrem Ausschreiber Johann von Ypern[2].

Was ist nun von dem Abbruch der Oudenburg und der Überführung ihrer Steine nach Brügge zu halten?

Die ursprüngliche Burganlage zu Brügge befand sich nicht auf dem Boden des heutigen Burgquartiers, sondern südwestlich hinter den jetzigen Hallen[3]. Von dort ist die Burg verlegt worden. Darauf beziehen sich die Worte lapides Brugensibus tribuere in urbis aedificium fecit. Zweifellos ist mit urbs die gräfliche Burg gemeint; lediglich um ihren Aus- oder Neubau handelt es sich, während das oppidum nichts damit zu schaffen hat.

Dagegen möchten wir der Stadt jene ersten Worte Bruggiam aedificare coepit zuweisen. Arnulf d. A. ist tatsächlich der Gründer und Erbauer der S t a d t, wie Balduin d. Eiserne die erste, Balduin von Lille die zweite Burganlage schuf. In den nördlichen Küstengebieten, auf dem reichlich vorhandenen Ödland haben die Grafen von Flandern noch bis ins 13. Jahrhundert

---

[1] Oppido enim de illo nostro vellem cognoscere aliquid patrono.

[2] Reimchronik v. 161. — Joh. Longi Chron. MG. SS. XXV S. 769_8.

[3] Warnkönig II S. 112 — vgl. ferner die Karte Pirennes in seiner Ausgabe der Passio, auf die ich für alle Angaben der älteren Topographie Brügges verweise.

[redacted]

hinein nach Kräften kolonisiert[1]. Bei solchen Siedelungen wurden die Neuankömmlinge ebenso wie die Siedler, die bereits an Ort und Stelle wohnten, behandelt und hatten für Überlassung einer Hausstelle einen Zins von einigen Solidi jährlich zu entrichten. Die Hausstellen waren von gleicher Größe. Zudem erhielt die Gemeinde einen Platz für den Markt unentgeltlich geschenkt. So hat man bei Erhebung Ostendes zur Stadt verfahren (1267)[2]. — Daß sich in Brügge vor Arnulf Ansiedler schon eingefunden hatten, möchten wir nach dem, was über den Verkehrsplatz Brügge im 9. Jahrhundert zu sagen war, für gewiß ansehen. Ihnen ist dann wohl von Fall zu Fall Bauland überwiesen worden. Aber ebenso ist nach den Worten des Oudenburger Geistlichen an einem wirklichen Gründungsakt Arnulfs festzuhalten, in dem der Graf als Stadtherr die verfügbare Fläche systematisch vergabte oder ihre geregelte Aufteilung anbefahl.

Brügge trug für Angehörige der fortgeschrittenen Gegenden Altflanderns noch lange den Charakter einer Neugründung. Zwei voneinander unabhängige Quellen des 11. und des beginnenden 12. Jahrhunderts bezeichnen die Stadt als colonia[3], die Bürger als coloni[4]. Colonia nennt sie noch 1114 im Gegensatz zur Burg, dem palatium, Hariulf, der bekannte Mönch von St. Riquier im Ponthieu, seit 1105 Abt von St. Peter zu Oudenburg[5], und der Mönch, der die Brügger als coloni kannte, beschrieb die „Taten des König Knut" nicht vor 1037[6]. Hariulf hatte sein Leben auf altem Kulturboden verbracht, und der zweite Autor gehört

[1] Vgl. MG. SS. XV S. 855_{17}ff., Brief des Erzbischof Gervasius von Reims an Balduin V. (1036—1067) — s. auch Thourout, Cout. V n. 1.

[2] Vgl. die Urk. bei Warnkönig II 2 n. 154 f. Die dort für Ostende vorgesehene Errichtung einer Halle kommt für das 10. Jahrhundert nicht in Betracht. In Ostende sollten die masures 3 Ruten breit und 7 lang sein. Der Zins, über den Buch geführt wurde, vgl. Pirenne, Chancellerie S. 744 f., betrug 7 s. jährlich für jede masure.

[3] MG. SS. XV S. 890_{25}.

[4] MG. SS. XIX S. 524_{2}.

[5] MG. SS. XV S. 873_{1}. Hariulfs Vita Arnulfi Episcopi Suessionensis ist 1114 geschrieben, eb. S. 872_{38}.

[6] MG. SS. XIX S. 510_{20}f.

nach St. Omer, wo man sehr viel weiter war als im Norden der Grafschaft. In ihren Augen waren daher die dortigen Zustände noch durchaus unfertig und roh. Hariulf, der sich offenbar in seiner neuen Umgebung zu Oudenburg sehr wenig heimisch fühlte[1], erzählt, daß ein auf Befehl Graf Roberts des Friesen (1071—1093) angelegtes amtliches Verzeichnis der in Brügge und Umgebung vorgekommenen Mordtaten eine Unzahl ergab, die mit 10000 Mark reines Silber nicht hätten gesühnt werden können[2].

Jener ungenannte Mönch hat zum erstenmal ein Wort vom Handel zu Brügge zu sagen: Die angelsächsische Königin Emma flieht zum flandrischen Grafen Balduin von Lille. Mit günstigem Winde setzen die Flüchtlinge über „und legen an einer Landungsstelle unweit der Burg Brügge an. Zu Brügge wohnen flandrische Siedler, und es ist weithin bekannt, da Händler es häufig aufsuchen und alles, was Menschen für begehrenswert halten, sich dort vorfindet.“[3] Streng genommen nennt der Verfasser die Brügger selbst nicht eigentlich Händler; aber die Siedelung ist doch schon ein Handelsplatz, und wenn klösterliche, grundherrliche und bäuerliche Wirtschaft nicht genügt, so kauft man bei den Handelsleuten, die sich dort aufhalten. Mehr ist freilich aus den Worten des Mönchs nicht herauszulesen[4].

---

[1] MG. SS. XV S. 887_{37}, 888_{6} und 890_{14}. — Ein zutreffendes Bild von den Flandrern des 9.—11. Jahrhunderts entwirft Te Winkel auf Grund der Literaturdenkmale.

[2] MG. SS. XV S. $890_{28\,ff.}$: Et iubente comite Eremboldus pretor assumptis secum prudentibus viris, in Brugensi palatio supputatis per nomina interfectis Brugensis coloniae vel aliorum locorum, unde personarum noticiam colligere potuerunt, invenerunt et scripto indiderunt, quoniam expensio decem milium marcarum argenti meri non potuisset persolvere.

[3] MG. SS. XIX S. $524_{2\,ff.}$: Et cuidam stationi haud longe a castello Brugensi distanti sese applicant. Hoc castellum Flandrensibus colonis incolitur, quod tum frequentia negotiatorum tum affluentia omnium, quae prima mortales ducunt, famosissimum habetur. Der Ausdruck castellum Flandrensibus colonis incolitur ist nicht wörtlich wiederzugeben, denn in der Burg haben nie Bürger gewohnt.

[4] Dergleichen starke Superlative werden leicht überschätzt. Gemeinhin wird diese Stelle als Beweis für die frühe Bedeutung des

[redacted]

Wenn die Brügger hier Flandrer genannt werden, so sind damit keineswegs alle Untertanen der Grafen von Flandern gemeint, sondern speziell die Bewohner der Küstenstriche zwischen Sinkfal und der Yser bis zur Schelde und Lys hin. In Seeflandern aber hatte sich die germanische Freiheit durchweg erhalten[1]. Daß die Neusiedler nicht gerade die ruhigsten und sittsamsten Elemente der Grafschaft bildeten, ist ohne weiteres sicher, auch wenn wir die Nachricht Hariulfs von den zahlreichen Untaten nicht hätten. Man muß sich die ersten Bürger Brügges und das Leben und Treiben dort nach dem drastischen Bilde vorstellen, das Alpert von Metz von den Händlern zu Tiel an der Waal entwirft[2], abzüglich einiger Übertreibung des geistlichen Autors.

So war Brügge Handelsort, ehe seine Burg üblicher Aufenthalt der flandrischen Dynasten wurde. Residierten doch

Brügger Handels zitiert. So Frensdorff S. 35 und Roscher-Stieda S. 103. — Hier sei der Ausdruck der Vita S. Humberti Maricolensis, geschrieben um 1050, MG. SS. XV S. 798_{35} genannt, wo Brügge als vicus bezeichnet wird. Über die vici als Handelsplätze vgl. die sorgsamen Untersuchungen E. Dünzelmanns im Bremischen Jahrbuch Bd. 16. Bremen 1892. S. 166.

[1] Die Bewohner gehören keiner Familie an und sind persönlich frei; vgl. Pirenne, Geschichte II S. 97 und ders. Soulèvement Einl. S. 5. — Man hat der flandrischen Küstenbevölkerung auch westlich vom Sinkfal friesische Abstammung oder Vermischung mit friesischen Elementen zugeschrieben. M. E. zu Unrecht. Ch. Piot, Les Frisons en Flandre, Bull. de l'Acad. roy. des sciences, des lettres et des beaux arts de Belgique ser. 3, t. 35, Jg. 68 (1998) S. 78—92, wird niemand überzeugen. Wenn Jan te Winkel in Pauls Grundriß der German. Philologie 2. Aufl. (1901) II S. 787 nördlich der Lys eine friesisch-fränkische Mischsprache annimmt, so warnt mich Prof. Theodor Siebs ausdrücklich vor solchen Behauptungen; vgl. auch seine Ausführungen in demselben Grundriß I S. 1153. — Ebensowenig sind sächsische Siedelungen an der Küste sicher gestellt, wofür Vanderkindere eintritt, Introduction à l'histoire des institutions de la Belgique au Moyen Age. Brüssel 1890. S. 112.

[2] MG. SS. IV S. 718_{48}ff. De diversitate temporum lib. II.

im 10. und 11. Jahrhundert die Grafen zumeist in Arras[1]. Erst mit Robert d. Friesen (1070—1093) ist der Schwerpunkt der gräflichen Regierung nach dem Norden des Landes verlegt worden[2]. Auch bedeutete im frühen Mittelalter ein Hofhalt ja nicht dasselbe für das Aufkommen einer Stadt wie in neuerer Zeit.

---

[1] Warnkönig I S. 114 — Pirenne, Geschichte I S. 220 (186), vgl. auch MG. SS. XXVII S. 412_{30}. Giraldi Cambr. Gemma Eclesiastica: In urbe Atrabatensi, que comitatus Flandrie caput esse solet.

[2] Pirenne, Geschichte I S. 190 (163). — 1089 wird der Propst von St. Donatian zum Kanzler von Flandern ernannt und erhält damit die Oberaufsicht über die gesamte Domänenverwaltung des Grafen, Derselbe, Chancellerie S. 745.

[redacted]

3. Kapitel. Galbert.

Was bisher über Brügge zu sagen war, ergab sich aus gelegentlicher Erwähnung und nebensächlichen Notizen bei Autoren, denen es um den Ort selbst keineswegs zu tun war, und dazu steuerten noch Briefe und Urkunden ihr karges Material bei. Mit dem 12. Jahrhundert wird es anders und besser. Damals hat Brügge in Galbert, einem Rechnungsbeamten der gräflichen Domänen[1], einen Mann besessen, der in große nnd folgenreiche Umwälzungen seines Landes gestellt, sie in schlichter einfacher Weise Tag für Tag aufzeichnete[2]. Diese Notizen legte er seinen Wachstafeln zu Grunde, als er die Ermordung seines. Grafen Karls d. Guten zu schildern unternahm[3]. So hat Galbert eine Arbeit geschaffen, die durch seltene Lebenstreue sich von der Masse mittelalterlichen Schriftwerks abhebt, für die Kunde von Brügges Frühzeit aber unschätzbar ist. War doch Burg und Stadt der Schauplatz der blutigen Ereignisse des Jahres 1127. Am 2. März wird Graf Karl von Verschwörern in der Kirche des hl. Donatian ermordet. Es folgt eine Zeit der Verwirrung und des Schreckens für das Land. Die Verschworenen, an ihrer Spitze Bertulph, Propst von St. Donatian, und sein Bruder Haket,

---

[1] Ders., Passio Einl. S. 2f.

[2] MG. SS. XII S. 580ss ff.

[3] MG. SS. XII Passio Karoli Comitis auct. Galberto S. 561ff. Nach dieser Edition zitiere ich. Eine kommentierte Ausgabe hat Pirenne, Passio geliefert. Er zieht im Gegensatz zu Köpkes Titel die Bezeichnung De multro, traditione et occisione Gloriosi Karoli Comitis Flandriarum vor. Dem Galbert gilt auch der Aufsatz van Houttes.

der Kastellan von Brügge, werden in der Burg zu Brügge[1] belagert; sie fällt nach verzweifeltem Widerstande. Zwischen den beiden Hauptbewerbern um die Grafschaft Dietrich von Elsaß und Wilhelm von der Normandie kommt es zu offener Fehde, bis nach Wilhelms Tod Dietrich als alleiniger Herr anerkannt wird. — Für Brügge waren es inzwischen böse Wochen. Das suburbium, das sich längs des linken Reyeufers südlich und südwestlich von der Burg hinzog, war bis dahin unbefestigt; erst jetzt schanzt die Einwohnerschaft, Geistliche und Laien, Tag für Tag[2], bis die Umwallung abgeschlossen ist. Im Norden ragten die Mauern der Burg; im Osten ließ man es wohl bei dem Schutz durch das Flüßchen bewenden, im Süden scheint schon vorher ein Graben die Reye mit der Boterbeke verbunden zu haben, so daß nur der Westen außer der Deckung durch sein Sumpfterrain noch Graben und Pallisaden bedurfte. Der „Sand" lag bereits außerhalb dieser Verteidigungslinie[3]. Noch begann man die Befestigung auf Befehl des herkömmlichen Befehlshabers des Bürgeraufgebots, des Kastellans; aber, wie Galbert versichert, von vornherein in der Absicht, den Mördern sobald als möglich abzusagen. In der Tat haben die Brügger weiterhin Seite an Seite mit den Belagerern gefochten. Aber auch vor den beutelustigen Angreifern war die Bürgerschaft nicht sicher, und geängstigt saßen die Einwohner wie Galbert selbst in ihren Häusern, während hier und da die Strohdächer durch die Brandpfeile der Eingeschlossenen und der Schnapphähne unter dem belagernden Heerhaufen Feuer fingen[4]. Bei der leichten Bauart der Häuser in diesem steinarmen Lande lag die Brandgefahr nahe genug, und Brügge ist denn auch während des 12. und 13. Jahrhunderts durch Feuer furchtbar heimgesucht worden[5]. — Inmitten der Bürgerquartiere erhoben sich die aus

[1] Ihre Mauer umschloß auch die Kirche von St. Donatian und die Baulichkeiten des Kanonikatstifts.

[2] Galbert MG. SS. XII S. 575_{47}—576_{8}.

[3] Eb. S. 577_{8} und 610_{41}.

[4] Eb. S. 580_{33-38}.

[5] Vier Brände der Jahre 1184, 1187, 1227 und 1280 zählt de Wolf S. 302 auf.

[redacted]

Stein gebauten Höfe des Adels, die sich häufig durch einen Graben völlig abschlossen[1]. Wie bei allen mittelalterlichen Städten, so lagen auch hier Ackerstücke oder noch unbebaute Flächen innerhalb der neuen Befestigung[2]. Überhaupt war die Bauweise noch wenig geschlossen, und Brügge mochte sich wie ein entlegeneres niedersächsisches oder westfälisches Landstädtchen unserer Tage oder wie ein Bethlehem Meister Breughels ausnehmen.

Leider läßt uns Galbert in bezug auf die Organisation der Bürgerschaft einigermaßen im Stich[3]. Wenn die cives gemeinsam vorgehen, so geschieht es wohl auf Grund einer beschworenen Friedenseinung, der communitas. Ihre Organe, die Geschworenen, treten bei Galbert nicht hervor; doch liegt ihnen ob, die Keure, die Graf Wilhelm am 6. April 1127 der Stadt verleiht, weiter auszugestalten[4]. Bis dahin hatte Brügge jedenfalls noch keine eigenen Stadtschöffen. Sie mögen damals als Magistrat zur Wahrnehmung der zivilen Gerichtsbarkeit eingeführt worden sein[5].

---

[1] Galbert MG. SS. XII S. 577_{48} ff. — Über die festen Häuser des Adels, die Steenen, vgl. Pirenne, Passio S. 50 Anm. 2, auch van Houtte S. 52.

[2] Galbert MG. SS. XII S. 588_{38}. — Eine offene Kloake, eb. S. 577_{53}. Van Houtte S. 77 charakterisiert das damalige Brügge treffend als „ein nicht eben sauberes großes Dorf".

[3] Das Problem der Entstehung der Brügger Stadtverfassung ist nach Lage der Quellen kaum je zu lösen. Vanderkindere, Annales de L'Est et du Nord Jg. I. Paris-Nancy 1905. 1ff. hat mit großem Nachdruck auf die Geschworenen als Vertreter der communitas hingewiesen. Für Brügge wird das insofern bestätigt, als bei Errichtung des jährlichen Schöffentums daselbst, Januar 1241, seine Rückverwandlung in ein lebenslängliches Amt dem Ermessen des consilium — — villae Brugensis anheimgestellt wird, d. h. den Geschworenen der Gemeinde. Die Urk. bei Gheldolf IV n. 5. Über die communitas und die flandrischen Städte vgl. auch Georg Waitz, Deutsche Verfassungsgeschichte VII. Kiel 1876. S. 399 und 401. — Heranzuziehen ist der sorgsame Aufsatz de Wolfs.

[4] Galbert MG. SS. XII S. 590_{40}: Comes — — superaddidit eis (civibus), ut potestative et licenter consuetudinarias leges suas de die in diem corrigerent et in melius commutarent secundum qualitatem loci.

[5] Vanderkindere eb. S. 320, 342, 347.

Wie sich der Schöffenstuhl alsbald das Übergewicht über die ältere Institution der Geschworenen verschaffte, ist nicht auszumachen. Später tritt das Geschworenenkolleg als Rat den Schöffen zur Seite, ohne neben ihnen viel zu bedeuten.

Außer der Keure hatte Graf Wilhelm noch zwei Vergünstigungen gewährt[1]. Er erließ den Bürgern den Wohnungszins, den sie für die Siedelung auf gräflichem Grund und Boden zahlten, und zweitens den Sinkfalzoll, der damals noch in Brügge erhoben wurde. Aber nur die erste Verleihung hat Wilhelm aufrecht erhalten können, die Verfügung über den Zoll mußte er wenige Monate später (17. September) rückgängig machen, da die Lehnsträger des Zolls opponierten[2].

Alles in allem waren die schlimmen Jahre 1127/28 glücklich an Brügge vorübergegangen. Die Stadt hatte doch nicht schwere Heimsuchung durch Mord und Plünderung erfahren. Anderseits hatten ihre Bürger gleich denen der anderen flandrischen Städte bestimmend in die Geschichte des Landes eingegriffen, und unter dem tüchtigen Regiment des Hauses Elsaß konnte Brügge einer gedeihlichen Entwicklung entgegen gehen.

---

[1] Lecta est quoque chartula conventionis inter comitem et cives nostros factae de teloneo condonato et censu mansionum eorundem, — — — ne teloneum aut censum deinceps ipsi aut successores loci nostri comiti vel ejus successori solverent; Galbert S. 590_{27}, s. auch eb. S. $589_{21f.}$

[2] Galbert MG. SS. XII S. $605_{58\,ff.}$ Über die verschiedenen Zölle von Brügge vgl. unten S. 34.

[redacted]

II. Der Handel.

4. Kapitel. Der Binnenverkehr.

1. Flandern.

Das Gebiet des flandrischen Binnenhandels erstreckt sich im Westen längs den Hügeln von Artois, folgt der Scarpe von Arras bis zur Einmündung in die Schelde, die alsdann während ihres ganzen Laufes im wesentlichen die weitere Grenze ausmacht[1]. Ein kleines Gebiet von Reichsflandern, das Land von Aalst mit Städten wie Geertsbergen, Aalst, Oudenarde und Dendermonde ist östlich der Schelde zum eigentlich flandrischen Wirtschaftsgebiet hinzuzurechnen. Es führt zur zweiten Zone des Binnenverkehrs hinüber, die von der bezeichneten Ostgrenze zur Maas streicht, sie geleitet und somit im wesentlichen die Territorien Brabant, Lüttich und Hennegau umschließt.

Was zwischen Scarpe-Schelde und der See liegt, bildete im Mittelalter durchaus eine wirtschaftliche Einheit, soweit die mittleren Zeiten überhaupt größere Wirtschaftskomplexe entwickelt haben. Politische, geographische und wirtschaftliche Faktoren wirkten dabei mit. Solange die Gebiete insgesamt der Herrschaft der flandrischen Grafen unterstanden, genossen sie die Wohltat einer einheitlichen Landesmünze, denn der Graf hatte

---

[1] Einbeschlossen wird Tournai, das wirtschaftlich ganz zu den flandrischen Städten hinneigt, vgl. unten S. 27 und 56. Das südliche Bapaume, wichtig als Hauptzollstätte des Landverkehrs mit den Romanen, kommt für den flandrischen Binnenverkehr kaum in Betracht.

das Münzrecht nie völlig aus der Hand gegeben[1]. Ebenso ist ein System von Landesmessen ins Leben gerufen in Ergänzung der städtischen Jahr- und Wochenmärkte, und endlich hat die landesherrliche Gewalt schon früh für ganz Flandern gleiches Maß und gleiches Gewicht durchgeführt[2]. Einem so weit herum gekommenen Mann wie Balducci Pegolotti hat dieser Fortschritt nicht wenig imponiert; aus seinen Worten hört man deutlich die Bewunderung für die eminent praktische Institution heraus[3]. Auch der Rechtsnormen, soweit sie wirtschaftliche Verhältnisse berühren, ist zu gedenken; sie können die ganze Grafschaft als Rechtsgebiet umfassen[4].

Nicht minder drängten die geographischen Bedingungen dazu, daß der Bewohner von Douai mehr mit dem Genter Handel trieb als mit dem Bürger von Amiens und Laon. Von Nordfrankreich trennten ihn Sumpf- und Waldstrecken, kein schiffbarer Wasserlauf wies dorthin, während er auf seiner heimatlichen Scarpe und der Schelde bequem und billig nach Gent gelangte[5].

---

[1] So richtig Gaillard S. 57. — Wenn Wilhelm von der Normandie 1127 an St. Omer die dortige Münze überläßt, nimmt sie Dietrich von Elsaß der Stadt schon 1128 wieder ab, Warnkönig I n. 10.

[2] Per totam Flandriam debet esse aequale pondus, Art. 27 des theloneum Gandense infra oppidum Balduins von Constantinopel (1199), Warnkönig II 1 n. 8 S. 23. — Eb. n. 45 S. 89, Keure des Freilandes von Brügge (ca. 1190) § 46: Omnis mensura sive pisa aequalis erit in villis et in oppido et omnis mensura aequabitur ad mensuram oppidi.

[3] Pegolotti S. 241: E lo peso, e la misura di Bruggia, e di Guanto, e di Lilla, e di Ipro, e di Doagio sono tuttuno. Nur beim Getreidemaß werden Unterschiede gemacht, und auch das Tuchmaß weißt eine geringe Differenz auf.

[4] Wer wegen Vergehen gegen das Handelsrecht in Brügge gebannt wird, ist es in ganz Flandern, eb. S. 246.

[5] Ein hübsches Beispiel des Flußverkehrs Gent—Douai führt Pirenne, Villes, marchés et marchands au moyen age, Revue historique Bd. 67. Paris 1898. S. 65, an aus den Mirac. S. Rictrudis (Anfang des 12. Jahrhunderts).

Das System der Schelde mit ihren Zuflüssen bildete so recht das Rückgrat für den blühenden flandrischen Binnenhandel. Außer Gent und Douai, dem sich unschwer Arras anschloß, konnte noch Lille durch die Deule teilnehmen, ungerechnet die zahlreichen Ortschaften an Schelde und Lys. Der Süden verkaufte Getreide, Wolle, Krapp und Bausteine[1] den nördlichen und östlichen Gebieten, die mit Polderwolle und überhaupt mit den Produkten der Viehzucht, später mit den Waren ihres Auslandverkehrs bezahlten. Hierzu trat der Austausch der in den Städten der Grafschaft in solcher Mannigfaltigkeit hergestellten Tuchsorten und Spezialitäten. Die daraus resultierende Interessengemeinschaft der flandrischen Landesteile zeigte sich stark genug, um auch die politische Trennung zu überwinden. Als der Süden und Westen abbröckelten, Arras (1200), St. Omer und Aire (1212) und ein Jahrhundert später Lille und Douai Flandern entzogen wurden, dauerten die alten Beziehungen ruhig fort. Nur in Kriegszeiten sah man die ehemaligen Landsleute als Feinde an.

Brügge kam in mehr als einer Hinsicht bei diesem flandrischen Verkehr schlecht weg. Es fehlte der Fluß, der das Sinkfal mit den früh regen Gebieten verband. Statt dessen legte sich ein breiter Wald- und Heidegürtel von St. Nicolas bis Turholt zwischen die Stadt und das Tal der Schelde und Lys[2]. Im 12. Jahrhundert schuf man einen gewissen Ersatz, indem das

---

[1] Um Ypern und Kortryk erreicht der fruchtbare Ton sein Ende, Vidal de la Blache S. 73. Auch die Gegend von Tournai ermöglicht ergiebigen Gedreidebau, eb. S. 80. — Brügge bezog sein Getreide zum Teil über Douai, G. Bigwood, Gand et la circulation des grains en Flandre. Vierteljahrschrift IV (1906.) S. 401. Die Umgegend Gents ist im Mittelalter unfruchtbar, Warnkönig I S. 231 und Bigwood S. 445, dort weitere Angaben über den Binnenverkehr. — Vita S. Macharii Prior MG. SS. XV S. 616_{85-87} geschrieben 1014, ein Schiff kommt mit Wolle von Tournai nach Gent. — Warance d' Arras, Recueil n. 71 S. 186 — vgl. Libell v. 120; Wau, gelbes Färberkraut in Flandern angebaut, Warnkönig I S. 231, erwähnt Dammer Zolltarif, Hans. U. B. I n. 432. — Steine: St. R. 1297 — Inv. Intr. S. 391: Pro lapidibus Tornacensibus; vgl. MG. SS. XV S. 871_{41}.

[2] Pirenne, Geschichte I S. 16 (15).

Yperleet eine Wasserverbindung zwischen Brügge und Dixmuiden und weiter nach Ypern herstellte[1]. Es führte Kähne, die 6 t Wein luden[2]. Etwas geringer war die vorgeschriebene Höchstfracht auf dem Kanal von Gent nach Damme am Swin[3]. Aber wie es hier das Bestreben der Genter war, am Seeverkehr des Swin teilzunehmen, so ist auch die Anlage oder Schiffbarmachung des Yperleet auf die Initiative Yperns zurückzuführen. Brügge machte erst sehr spät einen Versuch, mit der Lys in Verbindung zu treten, und dieser Kanal kam nicht über das Baustadium hinaus[4]. Zuvor und später hatte die Stadt mit der Sicherung einer guten Verbindung mit dem Meere genug zu tun. Eben wegen der ungünstigen Verhältnisse hat sich das Interesse der Bürgerschaft weniger dem Binnenverkehr zugewandt.

Es kommt hinzu, daß Brügge keineswegs der älteste Sproß der flandrischen Städtefamilie ist. Als es fremden Beobachtern noch immer als Neusiedelung erscheint, ist in Süden und Westen und andererseits wieder im Osten bereits ein Frühverkehr im Gange, der um die Gegend des Swin einen großen Bogen schlägt[5]. Am frühesten kommt Arras[6] auf; die Bürger dieser alten civitas werden alsbald die Kreditgeber und Wucherer der Grafschaft,

---

[1] Cart. I n. 4. — Warnkönig II S. 161, 195, 196.

[2] Gheldolf II S. 188 Anm. 3.

[3] Cart. I n. 162: 5 t Wein = 10 „mudden" Korn = 3 Last Hering = 500 Bohlen = 5 Last Asche = 40 Topf Butter = 36 t Lübecker = 33 t Hamburger Bier = 7 t Waid.

[4] Inv. Intr. S. 468ff; wie Gilliodts-van Severen mit Recht annimmt, war auch damals nicht so sehr der Binnenverkehr das Motiv als die Zuführung der Wasser des Innern zur Förderung der Seeverbindung und Swinkorrektion. — Über diesen Kanal vgl. auch Pirenne, Geschichte II S. 237. Nachdem bis 1378 schon sehr bedeutende Summen aufgewandt sind, hindert die Feindseligkeit der Genter die Fortsetzung des Baues.

[5] Wir können hier diese Bewegung der übrigen flandrischen Städte nicht weiter verfolgen; im einzelnen werden wir ihrer noch häufig gedenken. Denn nur stete Vergleichung mit ihnen kann das individuelle Bild Brügges herausarbeiten.

[6] Vgl. Guiman S. 165ff, 480 u. 170ff. — Zolltarife von 1036 und 1124.

und noch am Ende des 13. Jahrhunderts hat dort die hochbedeutende Firma der Crispini ihren Sitz[1]. St. Omer wird uns noch häufig als Vorläufer und älterer Konkurrent Brügges im auswärtigen Eigenhandel begegnen und erweist sich ihm vor dem 13. Jahrhundert entschieden überlegen. Beide Städte haben mit Gent und Ypern gemein, daß sie Brügge in der Tuchmacherei voraufgehen. Ypern und Gent haben diesen Vorsprung immer gewahrt. Das hatte aber nicht nur für die gewerbliche Entwicklung Brügges große Bedeutung, sondern speziell auch für den Binnenhandel. Denn soviel in jeder flandrischen Stadt gewebt wurde, niemals trat völlige Bedarfsdeckung für den Kreis der Eingesessenen ein. Die großen Tuchorte haben ihre speziellen Stoffarten, die ihnen die anderen kaum streitig machen. So hat die Scharlachfabrikation ganz vorwiegend ihren Sitz in Gent[2], während sie in Brügge nicht vertreten ist[3], Ypern hat seine berühmte Färbekunst[4] und vermag noch im 15. Jahrhundert den Vorrang vor der damals schon gefährlichen englischen Konkurrenz zu behaupten[5]. Von Arras geht der leichte Rasch aus, vielleicht das älteste Erzeugnis flandrischer gewerbsmäßiger Weberei überhaupt[6], und St. Omer teilt mit Brügge und dem hennegauischen Valenciennes die Sayfabrikation[7]. Kurz der Austausch dieser

---

[1] Will. Britt. Philippidis lib. II MG. SS. XXVI S. 321 v. 95; vgl. auch Math. Paris. vita Stephani archiep. Cantuar. MG. SS. XXVIII S. 442_{37} und Saint-Génois passim. — Über die Crispini vgl. u. a. Piton I S. 178.

[2] Vgl. Häpke, Herkunft S. 313 und Anm. 5.

[3] Die Urkunden des Recueils, die Brügge betreffen, erwähnen Scharlach überhaupt nicht.

[4] MG. SS. XXVI S. 321 v. 92.

Ipra colorandis gens prudentissima lanis.

[5] Libell v. 74.

[6] Das leichte Zeug läßt sich als Produkt der Frühindustrie, das mit den technischen Fortschritten nicht Schritt hielt, wohl ansprechen. Das Vorkommen des Krapps mag zum Übergang zur gewerbsmäßigen Weberei beigetragen haben.

[7] Valenchijnsche saye, Recueil S. 396_1, St. Omars saye S. 454_6, 458_{19}; beide Sorten werden auch in Brügge hergestellt, eb. S. $454_{6\,u.\,15}$.

noch leicht zu mehrenden Spezialitäten gibt dem Binnenhandel einen kräftigen Rückhalt.

Natürlich mußte es ins Gewicht fallen, wenn Brügge erst spät in die für den Verkauf arbeitende Tuchmacherei eintrat. Man unterschied in Brügge zwei Unterarten des Wollwerks, die Bereitung der Saye und die der Tuche schlechthin. Unter letzteren fanden sich neben den einfarbigen vornehmlich die pijfelars, identisch mit gestreiften Tuchen [1]. Aber das spezifische Erzeugnis der Brügger Tucherei war zweifellos die Saye [2]. Nach dem, was die spätere Überlieferung davon wußte, nahm man flandrische Lammwolle dazu. Damit waren die Gegenden mit größerer Schafhaltung, St. Omer in der Aaniederung und Brügge mit den Poldern, in der Herstellung des Stoffs voraus. Anderseits konnte das Material nicht die feinen aus englischer Wolle gefertigten Yprer und Genter Tuche abgeben; man bediente sich seiner vorzugsweise zur Hosenverfertigung. Wieder einmal ist der Dichter der Philippide ein besserer Beobachter als Poet, wenn er schreibt:

Brugia, quae caligis obnubit crura potentum [3].

---

[1] Recueil S. 396_{16}, 362_{20}. Diese Veröffentlichung von Georges Espinas und Henri Pirenne hat die Geschichte der Brügger Tuchmacherei erst auf eine feste Basis gestellt.

[2] „Leichtes, aber dauerhaftes, aus feiner Wolle gewebtes Zeug, das mittels des Kalanders und der Presse auf der rechten Seite glänzend gemacht wird und zu Unterfutter u. dergl. dient.“ Koppmann in den Hans. Gbll. Jg. 1899 S. 197. Noch 1785 soll Saye in Brügge hergestellt sein. Gailliard S. 63 f., der hier einem augenscheinlich gut unterrichteten Gewährsmann folgt. Daselbst wird der Glanz und die Stärke des Stoffes hervorgehoben. — Somit fällt die Erklärung als leichter Taffet (Seidenzeug) die Stieda, Mitt. d. Ver. für Lübeck. Gesch. Lübeck 1887. 2. S. 6 neben Wollenstoff noch als möglich angesehen hatte, wiederholt Hans. U. B. III Glossar.

[3] MG. SS. XXVI S. 321 v. 103. — Die Hosen kamen dutzendweise in den Handel. Statt vieler Belege sei nur auf das duodena caligarum der Dammer Zollrolle, Hans. U. B. I n. 432 hingewiesen. Es sind die trikotartigen, zugleich die Stelle unserer Strümpfe vertretenen Beinkleider. Neuholländisch bedeutet couse direkt Strumpf. Durchaus irrig ist die Übersetzung „Stiefel“, die man wohl antrifft.

[redacted]

In der Tat hat man Brügger Hosen ebensogut nach Norwegen wie nach Italien verkauft.

Ihr Vertrieb in Flandern kam jedoch quantitativ dem der Genter und Yprer Tuche nicht gleich. Eher haben die Bürger der anderen Tuchstädte Brügge aufgesucht, als daß Brügger Tuch auf ihrem Markte prävalierte. An jedem Freitag und Sonnabend waren die Aardenburger, Dixmuidener und Veurner regelmäßige Gäste in der Brügger Halle[1], während man die Tucher der beiden letztgenannten Orte viel eher in Ypern erwartet. Auch Leute aus Ypern, Tournai, Arras, St. Omer und Poperinghen, Yperns Gegner, verkauften in Brügge[2]. Damals (1288) zog freilich die Kaufkraft Brügges die Flandrer nur in zweiter Linie an; vor allem rechneten sie schon auf die fremden Käufer, ein Moment, das für den Brügger Tuchhändler im Inland natürlich wegfiel.

Daß die Brügger Entwicklung sich immer an der Peripherie des Innenverkehrs bewegte, zeigt auch das Verhältnis der Stadt zu den Landesmessen. Es waren ihrer im 12. Jahrhundert vier, zu Turholt, Messines, Lille und Ypern[3]. Außer der rein wirtschaftlichen Konzentration des Verkehrs, die sie durch ihre eigene Anziehungskraft ausübten, trat noch die rechtliche durch Verordnung. Acht Tage vorher und nachher durfte Tuch nur auf der Messe verkauft werden; während dieser Zeit hatte Schließung der städtischen Hallen zu erfolgen. Auch Pelzwerk, Leder, Wachs, „Wagewaren“ und Wolle sollten auf den Messen zu Verkauf stehen[4]. So sind sie und nicht der ständige

---

1 Recueil S. 463_6.

2 Cart. I n. 96 — St. R. 1288. Dagegen scheint die erste Tuchstadt Gent auch als Tuchmarkt größere Bedeutung als Brügge gehabt zu haben. Vgl. Recueil n. 147, Keure von Ostburg, S. $527_{15 \text{ u. } 19}$; auch Huyttens S. 15: Die fremden Kaufleute kaufen in Gent, zahlen in Brügge.

3 Des Marez S. 79 ff., Pirenne, Geschichte I S. 192 (164), vgl. auch mit Vorsicht Huvelin S. 259. In Frankreich waren im Mittelalter drei flandrische Messen bekannt, Bourquelot I S. 68.

4 Cart. I n. 68 (1267). Wir besitzen damit die Ordnung der Messen in der Ausfertigung für Messines vom 27. Juni 1267: Et viut

Handel in den Städten im 12. und 13. Jahrhundert das große Schwungrad für die Binnenbewegung der flandrischen Wirtschaft. Für Brügge kam in erster Linie das benachbarte, 17 km entfernte Turholt in Betracht. Gleich alt oder gar älter als Brügge[1] hat Turholt es doch erst sehr spät zum Stadtrang gebracht[2]. Daß es 958 zugleich mit Brügge Marktprivilegien bekommen habe, ist eine der vielen, stets wiederholten Entstellungen der älteren flandrischen Geschichte[3]. Aber als Meßort ist Turholt sehr viel früher am Platze als Brügge; erst am 14. August 1200 trat Brügge zu den nunmehr fünf franches festes hinzu[4]. Dagegen ist die Messe zu Turholt im Grafenfrieden schon Ende des 11. Jahrhunderts weithin bekannt[5], und ihr Recht wird 1200 auf die neue Brügger Messe übertragen[6]. Im 13. Jahrhundert

me dame (Gräfin Margaretha) que chis bans et cheste ordenanche soit tenue à Miessines, und in einem Exemplar a le fieste de Thourout, 1290 Juli 2, Hans. U. B. III n. 606 und cart. I n. 99. Höhlbaums Bezeichnung im Hans. U. B. ist demnach nicht ganz korrekt. Vgl. ferner Warnkönig II 2 n. 243, eine Urkunde, die vornehmlich die Wägeabgaben zu Turholt regelt (undatiert).

[1] Im dortigen Kloster war ja der Leichnam des hl. Donatian niedergelegt, ehe er nach Brügge kam. Vgl. auch Vita Anskarii auct. Rimberti S. R. G. (Waitz) S. 34.

[2] Pirenne, L'origine des constitutions urbaines au moyen âge. Revue historique Bd. 53 Paris 1893 S. 80 A. 4.

[3] Vgl. den Excurs I.

[4] Ihre Termine bestimmt Des Marez S. 86. Fällt Ostern auf den 15. April, so beginnt Ypern mit dem 28. Februar bis 29. März, Brügge folgt vom 23. April bis 22. Mai; vom 19.—26. Mai wieder Ypern, dann Turholt 24. Juni bis 24. Juli, während Lille vom 16. August bis 15. September und Messines 1. Okt. bis 1. Nov. den Beschluß machen. Vgl. auch cart. I n. 550 (1408): foires de Bruges, d'Ypres, de Lille, de Thourout et de Messines. — Ypern hatte noch eine zweite, die Himmelfahrtsmesse, Des Marez S. 68. — Die Messen bestehen also unbeschadet der zahlreichen Jahrmärkte, deren neunzehn vom 12.—14. Jh. in Flandern und Hennegau gezählt werden, Huvelin S. 260.

[5] Celebres nundinae, MG. SS. XV vita Arnulfi ep. Suessionis Auct. Hariulfo liber II. S. 889 6 ff. Dort ein cartallum, quo vestes iacebant, erwähnt Z. 1. — Vgl. auch Dez Marez S. 80.

[6] Cart. I n. 13.

[redacted]

bestehen feste Beziehungen zwischen beiden Orten. Brügge entsendet nach Turholt mit den vier übrigen Guten Städten Flanderns, Gent, Ypern, Lille und Douai, einen Vertreter zur Meßkommission, den eschevins oder preudhommes de le fieste[1]. Während die Turholter Kaufleute der Brügger Hanse angehören, hat die Stadt Brügge ein Haus und drei Gelasse zu Turholt erworben, wo die Brügger Tucher ihre Waren feilbieten[2]. Ein Brügger Käufer hat auch keine Abgaben auf der Turholter Messe zu zahlen[3]. Über Brügge kamen zumeist die fremden Kaufleute, die Turholt und die übrigen Messen, wie etwa Lille, aufsuchten. Als es sich 1252/53 um die Gründung einer deutschen Kaufmannsstadt Neudamme handelte, war eine wichtige Bedingung der Gräfin Margaretha, daß die fremden Kaufleute zum Besuch der Landesmessen, also auch Turholts, verpflichtet werden[4]. Noch 1290 berichtete Reinekin Mornewech, der Bevollmächtigte des Lübecker Rats nach Hause: Wenn ihm die Briefe des Rats vor der Turholter Messe zugesandt wären, hätte er genug Geld flüssig machen können, was ihm jetzt, in Brügge selbst, nicht möglich ist[5]. Also am Ende des 13. Jahrhunderts war die zeitweilige Konzentration des Verkehrs auf den Messen noch der ständigen der Handelstadt überlegen[6]. Erst im 14. Jahrhundert

---

[1] Hans. U. B. III n. 606 Art. 8.

[2] Cart. I n. 105 — St. R. 1292—93: In nundinis Thoralti pro locatione domus, quam villa ibidem habet; vgl. eb. n. 111, 154, 156, 181. Außer dem Hause werden drei cameren = hospicia, Hans. U. B. III S. 397 erwähnt. Über Turholt in der Brügger Hanse s. unten S. 54.

[3] Hans. U. B. III S. 397; nur bei der Abfahrt wird ein dieselpenninc erlegt. Zu Messines zahlen Brügger 2 durpenghe vel pertusage statt 4, Warnkönig II n. 21 S. 347.

[4] Stein, Privilegien S. 88 n. III: Ad nundinas terre nostre, ad quas ire tenebuntur.

[5] Lüb. U. B. I 1 n. 560; s. auch n. 553: Lübecker auf der Turholter Messe.

[6] Aus dem Cout. de la ville de Bruges I n. 16 S. 261 abgedruckten Aktenstück kann ich mit Pirenne, Geschichte I S. 301 (255) einen Protest der fremden Kaufleute gegen die Märkte nicht herauslesen. In dem 27 Fragen behandelnden Rechtsgutachten, das

ist die Brügger Messe dank des dortigen Fremdenverkehrs an die Spitze der flandrischen getreten. Nach den Meßbriefen zu Ypern (1249—1291 Juni) war sie während des 13. Jahrhunderts als Zahlort nicht irgendwie erkennbar ausgezeichnet[1]. Aber ihr Termin lag dem Fremdkaufmann günstig; wenn am dritten Montag nach Ostern die eigentlichen Verkaufstage begannen[2], konnte der Nordeuropäer eingetroffen sein. Vicko von Geldersen hat vielfach seine Hamburger Schuldner auf der Brügger Messe zahlen lassen[3].

Nach alledem wird es nicht auffallen, wenn wir von Zollbefreiungen der Brügger an flandrischen Zollstätten nur wenig hören.

Was zunächst das Verhältnis der Brügger Bürger zu den in Brügge selbst zu zahlenden Zöllen anbetrifft, so war im Mittelalter der Bürger einer Stadt prinzipiell frei von ihrem Zoll[4]. Es gab indessen zwei Zölle in Brügge, den Großen und den Kleinen, die ganz verschiedenen Charakter tragen. Wenn wir die dem Kleinen Zoll unterliegenden Waren mustern[5], so weisen

---

nach dem 16. Juni 1295 geschrieben sein muß (vgl. Inv. I n. 83, worauf Bezug genommen wird), ist nur die Rede von einer vom Landesherrn auferlegten Besuchs p f l i c h t der Messen. Der zweite Streitpunkt bezieht sich darauf, ob Waren, die während der Meßzeit, aber nicht am Meßort, verkauft sind (quant il le vendent hors des festes durant les festes), auch den Meßabgaben unterliegen. Während im ersten Fall das landesherrliche Geldinteresse ein völlig ausreichendes Motiv abgibt, ist aus dem zweiten nur zu folgern, daß die Messen am Ende des 13. Jahrhunderts den ständigen Verkehr während ihrer Dauer nicht zum Stocken bringen, was wir auch weiterhin bestätigt finden.

[1] Nach einer mir gleichfalls gütigst von Prof. Des Marez übersandten Liste seiner Meßbriefanalysen.

[2] Des Marez S. 83.

[3] Nirrnheim Einl. S. 78, Belege S. 174; oppen Brügher market lauten die Eintragungen.

[4] Frensdorff, Zollordnung S. 180. Ausdrücklich werden die Genter und zwar alle Bewohner der verschiedenen Stadtteile vom theloneum Gandense infra oppidum für frei erklärt, Warnkönig II n. 8 Art. 29 (1199) S. 28.

[5] Gheldolf IV n. 7 (1269).

[redacted]

sie sich als die land- und hauswirtschaftlichen Erzeugnisse der Umgegend aus, womit am Freitag auf dem „Sand" die Stadt versorgt wurde. Korn, Obst, Holz- und Tonwaren werden angebracht. Zweifellos haben die Verkäufer, die Marktbauern, die Abgaben zu tragen. Der Kleine Zoll stellt also als Lokalzoll die Auflage auf den Wochenmarkt dar. Dagegen fließen in die Kasse des Großen Zolls die Summen, die der Fernverkehr abwirft. War Brügge vom 9.—11. Jahrhundert Landungsplatz für das Swin, so ist hier auch der Sinkfalzoll erhoben worden. Als er 1180 mit Dammes Gründung dorthin verlegt wurde, beließ man den alten Zoll gleichwohl zu Brügge. Jedenfalls ist der Brügger Bürger von diesem Großen Zoll nicht betroffen; er geht nur den Stadtfremden an[1]. Zum Überfluß bestätigt es Pegolotti noch ausdrücklich, daß die Bürger zollfrei passieren. Zu seiner Zeit ist ihnen indessen ein Pfundgeld wegen der ständig schlechten Finanzlage der Stadt abverlangt worden[2].

Außerhalb der Stadt kam es vor allem auf den Sinkfalzoll an. Der Episode des Jahres 1127 haben wir bereits gedacht. Indessen muß später dauernd Befreiung eingetreten sein[3], ohne daß nähere Angaben darüber vorlägen. Vielleicht stand der

---

[1] Vgl. die Zollrolle Hans. U. B. I n. 435. Am neutralsten erscheint die im Dortmunder St. A. aufbewahrte lateinische Rolle n. 435_1 D (Mai 1252) mit ihren Ausdrücken emptor; qui emit oder qui affert. Aber auch sie setzt bei Salz, Wachs und Wolle in Säcken extranei hinzu. Weiter gehen die vetus carta, n. 435_1 H, vgl. Stein, Privilegien S. 63 und die jüngere vlämische Urkunde, n. 435_2. — Stein S. 66, die den fremden Zollpflichtigen beim Einkauf von Wolltuch und Filz, beim Anbringen und Kauf sämtlicher Faßwaren (Wein, Asche, Pech, Honig usw.), von Stahl und der in Kisten transportierten Schwerter ausdrücklich bezeichnen.

[2] Pegolotti S. 246.

[3] Reglement S. 47. — Wegen des geringen Interesses der Brügger am Binnenverkehr ist nur von ihrer Vorzugsbehandlung in Gent etwas bekannt. 1128 erhalten die Bürger von St. Omer das Recht der Brügger in Gent, Giry S. 311. — Die Zollfreiheit zu Pont-à-Wendin gehört trotz der gegenteiligen Ansicht Gilliodts nicht dem Binnenhandel, sondern dem Verkehr nach Frankreich an.

Erlaß der Abgaben an den Zollstätten des Sinkfal in Verbindung mit der Zollfreiheit in dem ganzen Burgbannbezirk von Brügge. Umfaßte dieser Sprengel, die „Freilandschaft" oder „das Freiland" von Brügge[1], auch keine bedeutenden Städte, so war es doch ein ganz stattliches Gebiet, so daß der Bürgerschaft nicht wenig an dem Rechte lag. Als daher etwa 1293 der Landesherr und andere Eingesessene, zweifellos Feudalherren, versuchten, daselbst Zoll zu erheben, zeigten die Brügger nicht übel Lust zu einem Prozeß. Das Gutachten eines Rechtsgelehrten lag bereits fertig vor[2], doch wurde der Streit durch den Einmarsch der Franzosen unterbrochen. Die Restitution des Grafenhauses hat Brügge alsbald am 1. August 1302 Zollfreiheit in ganz Flandern eingetragen[3].

---

[1] Het Vrye oder le Franc de Bruges. Die Übersetzung kann sich auf Analogien wie das Alteland oder die Freigrafschaft berufen. — Die Grenzen gibt Gilliodts genau in der Einleitung zu Coutumes du Bourg de Bruges. Brüssel 1883. I S. 7 A. 2.

[2] Cout. de la ville de Bruges I n. 16. Dieser Urkunde sind vorstehende Angaben entnommen.

[3] Gheldolf IV n. 35. — Cart. I n. 137.

[redacted]

2. Die Maaszone.

Das Gebiet zwischen der Schelde und der Maas etwa von ihrem Eintritt in das Bistum Lüttich bis zur Mündung bildet eine zweite Zone des flandrischen Binnenverkehrs.

Der Handel des Mittelalters hatte zwar weniger mit Inund Ausland zu rechnen als der moderne; denn Grenzzölle gab es ja nicht, und an sich war beispielsweise für den Brügger nur seine Stadt selbst „Zollinland", Gent und Ypern ebensowenig wie etwa Lübeck, falls nicht besondere Verleihung erfolgte. Soweit aber die mittleren Zeiten diesen Unterschied berücksichtigten, gehörten Hennegau, Brabant nebst der Markgrafschaft Antwerpen und dem Kempenland, Lüttich und Seeland[1] eher dem flandrischen oder, wenn man will, einem gemeinsamen „niederländischen" Inlande an. Diesseits und jenseits der Schelde hat das Gilderecht der Kaufleute dieser Anschauung markant Ausdruck gegeben, indem man auf flandrischer Seite Handarbeitern und Hökern Handelsbetrieb innerhalb der Maaszone freigab, ohne daß sie dadurch den Vorrechten der Gilde Eintrag taten[2], während man sicher in Seeland[3], wahrscheinlich auch in brabantischen

---

[1] Die kleineren Herrschaften kommen für den Eigenverkehr kaum in Betracht. Der sie berührende Durchgangsverkehr, vgl. Hans. U. B. I n. 52 und 302, scheidet hier aus.

[2] § 3 der Lateinischen Statuten der flandrischen Hanse von London, vgl. unten S. 53 Anm. 2, untersagt Nichtmitgliedern der Hanse Handelsbetrieb jenseits der Maas; über den Text, ultra Meusam statt mensem vgl. Pirenne, Hanse S. 86 Anm. 2.

[3] Statuten der Middelburger Kaufgilde, Hans. U. B. I n. 694: Quicunque duas uncias Hollandie vel amplius valens de foro ad forum attulit ex parte orientali de Mase vel ex parte occidentali de Zwene comitate Flandrie excepta debet hansare.

Städten[1] den Besuch Flanderns ohne weiteres erlaubte. Ebensoviel will es besagen, wenn eine brabantische Stadt, Löwen, auf der Turholter Messe nicht nur dem Zollsatz der Nichtflandrer entgeht, sondern mit Brügge, Gent, Ypern und noch zwei anderen flandrischen Städten völlig zollfrei bleibt[2]. Bei der ziemlich konsequenten Politik der flandrischen Grafen, Nichtflandrern niemals Zollfreiheit einzuräumen, ist diese Ausnahme sehr auffällig. Übrigens werden im Auslande Flandrer und Brabanter, überhaupt Leute aus Gebieten jenseits der Maas[3] oder Flandrer und Hennegauer[4] häufig gleichbehandelt. Schon die mannigfachen dynastischen Beziehungen der einzelnen Landschaften trugen zu einem gewissen wirtschaftlichen Zusammenschluß bei. Freilich bleibt auch die Gegenrechnung nicht aus, und es fragt sich, ob die Streitigkeiten der Territorialherren — insbesondere die Fehden der Avesnes und Dampierres — nicht noch größere Hemmnisse für den Verkehr mit sich brachten.

Von bedeutender Wichtigkeit wäre es gewesen, wenn man ein größeres Münzgebiet hätte herstellen können. An Ansätzen fehlte es nicht. So hatte Gräfin Margaretha als Inhaber der Grafschaft Hennegau und des Landes von Alost ihre „großen" Münzen zu Valenciennes und Aalst schlagen lassen[5]. Aber die

---

[1] Hans. U. B. III S. 396 in Löwen (Brabant) 1248/49: Panni — — ultra Mosam ducendi; eb. S. 428: Die Antwerpener Lakengilde setzt 1308 die Maas als Grenze. Zu ergänzen ist wohl, daß diese Bestimmungen für den Verkehr jenseits der Schelde keine Anwendung fanden. Dagegen kennt die Wandschneidergilde zu Mecheln als „Ausland" das Gebiet jenseits Maas und Schelde, eb. S. 408.

[2] Eb. S. 397, abgesehen vom dieselpenninc, den auch die Flandrer zahlen. Garn aus dem Brabanter Kempenland wird am Kleinen, Garn aus Reims am Großen Zoll zu Brügge verzollt, Gheldolf IV n. 7 (1269).

[3] Vgl. Hans. U. B. I n. 523 S. 183: Ullus Flamingus vel Brabantinus aut alius quicunque de ultra Mosam.

[4] So etwa cart. I n. 12. Doch hat dies seinen speziellen Grund in der zeitweiligen Vereinigung beider Territorien unter einem Herren.

[5] Gaillard S. 122 — vgl. auch Arthur Engel und Raymond Serrure, Traité de numismatique. Paris 1905. III S. 1087.

[redacted]

Abmachungen, die Graf Guido und sein Sohn Robert als Verweser der Grafschaft 1299 und 1300 mit Brabant und Lüttich eingingen, waren zu sehr durch die Not des französichen Krieges diktiert und trugen den Stempel kurzsichtiger fiskalischer Politik zu deutlich an der Stirne, um irgend von Dauer sein zu können [1]. Schwerlich sind diese Verträge überhaupt in Kraft getreten. Später (1339) ist noch einmal von Johann III. von Brabant und Limburg und Ludwig II. von Flandern gemeinsame Münze festgesetzt worden [2].

Der Nachbarverkehr mit den Maasgebieten legte dergleichen doch auch nahe. Wenn die Brügger nach Ypern, Lille und ganz Westflandern eine Aufforderung zum Besuch der Brügger Messe schicken, wird ein zweiter Bote nach allen Brabantischen Städten abgefertigt. Ebenso erhalten die Guten Städte des Hennegau ihre Geleitsbriefe [3]. Es war freilich keineswegs der Verkehr gleichbegüterter Länder; bis 1300 und darüber hinaus ist unbestritten die flandrische Wirtschaft weit voraus und überlegen. Den flandrischen Tuchen [4] und den Waren des Auslandsverkehrs, die sie über die Häfen der Grafschaft bezieht, hat die Maaszone wenig gleichwertiges an die Seite zu stellen [5]. Bra-

---

[1] Gaillard n. 11, 13, 14.

[2] Eb. II S. 155 — Hans. U. B. II n. 646.

[3] Cart. I n. 181 — St. R. 1311—12 und n. 184 — 1312—13.

[4] Die Tucherzeugung des Gebiets zwischen Maas und Schelde kann sich in unserer Epoche noch nicht entfernt mit der Flanderns messen. — Interessant ist der Passus der Genter Zollrolle, Warnkönig II 1 n. 8 B (1190): Homines de ultra nemus debent ex quolibet panno suo scarlato 12 d., ex viridi vel brunetto 6, ex panno Walonum 4 d. Gemeint sind wohl Hennegauer oder wallonische Südbrabanter, und nemus wird dem Carbonaria silva entsprechen, der sich von Antwerpen über Mons nach Douai hinzog, vgl. Pirenne, Geschichte I S. 15 (13) Anm. 1. Das wallonische Tuch ist vielleicht eine bei den Wallonen übliche Sorte und zugleich ihr Produkt. Möglich, daß es in Flandern appretiert wurde, was zu Keutgens Ausführungen in den Hans. Gbll. Jg. 1901 S. 136 passen würde.

[5] Charakteristisch sind die dürftigen Angaben des Libell v. 542 und das Schweigen des Brügger Verzeichnisses über Brabant und Hennegau.

bant[1] und namentlich Hennegau[2] lieferten Korn, das bäuerliche Kempenland im Hausfleiß gefertigtes Garn nach Brügge[3]. Bavay im Hennegau versandte Leinen zum Swin[4], Valenciennes verkaufte seine Saye in der Brügger Halle[5], wohl weil der Gewerbfleiß zu Brügge den Bedarf an Brügger Hosenstoff nicht deckte. Ebenso wurde das Tuch von Maubeuge[6] dort in den Handel gebracht. Aus dem Bistum Lüttich endlich und seiner Umgebung, also aus Franchimont und Namur mit ihrem Braun- und Roheisenstein, kamen neben Daubenholz alle Arten von Kupfer- und Schmiedearbeit[7]. — Umgekehrt kauften die Händler oder Tucher aus Valenciennes ihre Wolle in Brügge[8], und ebenso kam seit 1198 der Wein Westfrankreichs, den Lüttich konsumierte, über das Swin ein[9].

Wenn aber schon der flandrische Verkehr den Brügger Bürger nicht lockte, so noch viel weniger Brabant, Lüttich und Hennegau. Zwar standen einzelne zu Mecheln[10] und Antwerpen in Beziehung, woselbst sie wie alle Flandrer vom Zoll befreit waren[11]; auch ist Brügge um Geleitsbriefe zum Besuch des

---

1 Compte S. 9.

2 S. unten.

3 Compte S. 8: Van Caempinem garne und öfter, oben S. 38, Anm. 2.

4 Sachregister zu Hans. U. B. IV unter bavays.

5 Recueil S. 460_{21}.

6 Cart. I n. 133 — St. R. 1299—1300; n. 136 — St. R. 1302.

7 So muß doch wohl totes oevres de coivre faites et de baterie im Brügger Verzeichnis übersetzt werden. Beck II S. 852 bezieht baterie auf coivre.

8 Compte S. 3: Te Gillis Steenkins 6 zacken, 2 poken wullen. Die welke waren lieden van Valenchiene.

9 MG. SS. XVI S. 654_{17}. Reineri ann. S. Jacobi Leodiensis a. 1198: Vinum de Rochella primum in hanc civitatem est advectum.

10 Saint-Génois n. 1354.

11 Warnkönig II 2 n. 159. — 1301 während der Franzosenzeit sollen Brügger Handwerker und Kaufleute nach Antwerpen übergesiedelt sein, Hans. U. B. II n. 10 Anm. 1. Vgl. noch Compte S. 2 und 198 und Saint-Génois n. 1221; — 1304 wird Johann Boisse von Antwerpen, der, mit Tuch von Kortryk nach Brügge unterwegs, geplündert war, von Brügge entschädigt, Inv. I n. 202.

[redacted]

Hennegaus eingekommen[1]. Im ganzen aber sah es seinerseits die Bewohner der Maaszone viel häufiger in seinen Mauern. Sehr anziehend hat Pirenne geschildert, wie die Kupferschläger und -Händler von Dinant sich im 13. Jahrhundert nach Brügge wenden, nachdem man sie im 12. Jahrhundert auf ihrem Zug zum Harz vornehmlich in Köln erscheinen sah[2]. Allerdings kommt Brügge für sie nicht nur als Markt, sondern auch als Einschiffungsort für die britischen Inseln in Betracht, von wo sie Zinn zur Legierung ihres Kupfers und Herstellung von Bronze, aber auch Wolle, Häute u. ähnl. beziehen[3]. Vielleicht sind schon die Hausierer aus Huy, Lüttich und Nivelles der angelsächsischen Zeit über das Swin nach England gesegelt[4].

Im besonderen müssen wir noch Seelands gedenken, das im Brügger Wirtschaftsleben nicht die letzte Rolle spielt. Schon Graf Balduin IV. von Flandern war von Kaiser Heinrich II. mit Walcheren belehnt worden. Dann hatte der Vertrag des siegreichen Philipp von Flandern mit Florenz III. von Holland (1168) die flandrische Oberlehnsherrlichkeit über die Inseln zwischen „Schelde und Heidensee", will sagen über Walcheren, Nord- und Südbevelant, Bersele und Wolfaterdike[5], stipuliert,

---

[1] Cart. I n. 241 — St. R. 1332—33.

[2] Histoire de la constitution de la ville de Dinant. Université de Gant 1889. S. 93. — In Brügge ein Haus Dinant. Dammer Zolltarif, Hans U. B. I n. 432 (1252): Cacabus vel pelvis per se vel olla cuprea — — et si plures sint in uno ligamine facto apud Dinant.

[3] HR. III 2 n. 111 (1487): Ad mitigandum cupri ariditatem. — Hans. U. B. II n. 463: Die Dinanter haben (1327) in Waterford, Irland, ein Schiff mit derartiger Ladung befrachtet, ducenda exinde usque Bruges in Flandria.

[4] Hans. U. B. I n. 2. Die von Höhlbaum irrtümlich erläuterten Ortsnamen erklärt so richtig Dietrich Schäfer, Miszellen S. 167. — 1230 werden Kaufleute aus Cambrai aus englischem Arrest unter der Bedingung entlassen, daß sie nur nach Damme übersetzen. Jedenfalls sollen sie dadurch von feindlichen französischen Häfen ferngehalten werden, Close Rolls Henry III (1230) 1 S. 358.

[5] Walcheren 1012 nach Siegfried Hirsch, Jahrbücher des deutschen Reichs unter Heinrich II. Berlin 1864. II S. 321, wogegen Vanderkindere I S. 93/94 für 1018 nicht glücklich polemisiert. 1168, Oorkonden-

wozu das Jahr 1226 ein völliges Kondominat fügte. Das ganze 13. Jahrhundert hindurch ziehen sich die Streitigkeiten und Fehden, und selbst eine so schwere Niederlage wie das Treffen zu Domburg oder Westcapelle am 4. Juli 1253 hat der politischen Bevormundung durch Flandern kein Ende gemacht. Noch weniger der wirtschaftlichen; die Inseln lagen unmittelbar Flandern vor der Tür und die östliche Swinfahrt führte direkt auf Walcheren. Die gesamte Schiffahrt des Ostens segelte im Schutz der Eilande [2]. Die Städte Zierikzee auf Schouwen und Middelburg auf Walcheren profitierten nicht wenig vom Durchgangsverkehr zum Swin. Namentlich Middelburg, doppelt so weit von Sluis entfernt wie dieser Hafen von Brügge, mochte auf der Flandernfahrt gelegentlich aufgesucht werden, wenn Wind und Wetter oder die Zusammensetzung der Ladung es erheischten. Wenn aber die seeländische Fischerbevölkerung auf die Märkte von Brügge und Gent angewiesen war, wenn die Deicharbeiter, die Dyckers, ihr Brot am Swin verdienten [3], so war auch die Kaufmannschaft von flandrischen Anschauungen durchdrungen. Die

---

boek I n. 147. Die Inseln führt die genaueste urkundliche Beschreibung, Saint-Génois n. 810, 1001 vgl. auch 529, als das Gebiet bewest der Scelt, eb. n. 646, oder Westerschild, eb. n. 1032 an, für das die flandrischen Grafen Oberlehnsherren sind oder zu sein beanspruchen. Wolfaterdike ist jetzt der nördliche Teil Südbevelands, Bersele liegt gleichfalls auf diesem Eiland. „Westerschilt" umfaßt also die Inseln zwischen der Osterschelde und der „Heidensee", die somit als ein Meeresteil bestimmt wird, den heute die Gewässer der Westerschelde ausmachen. Die Westerschelde selbst hieß damals noch „Hont". Der Name Heidensee schrieb sich wohl von der Besetzung Walcherens durch die Normannen her; supra Scaldam „Overschelde", vgl. Oorkondenboek II n. 267, ist von der holländischen Seite genommen.

[1] Hintze S. 96 und 120.

[2] Die Wichtigkeit der Inseln für die flandrische Wirtschaft betont zuerst Stein, Privilegien S. 102 ff.

[3] Warnkönig II 1 n. 8 (1199) Theloneum Gandense infra oppidum art. 13: Homo de ultra Antwarpiam, si transierit per Gandavum cum piscibus; also ein Seeländer oder Brabanter Fischer. — Inv. Intr. S. 446 — St. R. 1299: Fossoribus de Selandia.

[redacted]

Statuten der Kaufmannsbruderschaft zu Middelburg, die Florenz V. (1271) bestätigte[1], sind aus dem Kastengeist der vlämischen Städte geboren, wenn sie eine scharfe Scheidung von gildefähigen Kaufleuten und nicht zugelassenen „Handarbeitern“ und Hökern durchführen. Den einfachen Verhältnissen auf Walcheren entspricht dies nicht. Die ausführlichen Statuten sind daher, abgesehen von ihren kleinstädtischen Verhältnissen, unbedenklich für die Darstellung der sozialen Schichtung in Brügge zu verwerten. Auch die Vlamen haben Seeland aufgesucht[2], zumeist freilich als Durchgangstation. Wegen dieser wichtigen Eigenschaft der Inseln hat man sich in Flandern um die Rechtssicherheit auf ihnen bemüht und sich sogar mehrfach dazu verstanden, Schadenersatz für in Seeland verlorene Güter zu leisten[3].

[1] Hans. U. B. I n. 694. — Einige Beispiele für Seeländer, die in Flandern verkaufen, bei Warnkönig I n. 26 (ca. 1253): Neun Einwohner von Cats (de Catche) haben zwei mit Hafer beladene Schiffe in Flandern eingebüßt, sieben liegen wegen der holländisch-flandrischen Fehde zu Brügge im Gefängnis und Leute von Reymarswal und die des Herrn von Crunigge sind in Flandern molestiert.

[2] Saint-Génois n. 1139: 1306 wird Christian Langhe aus Brügge in Arnemuyden eine Ladung Hafer, Dordrechter Maß, abgenommen.

[3] So im Streit mit Köln, Hans. U. B. I n. 97 (c. 1212).

5. Kapitel. Die britischen Inseln.

1. England.

a) Flandern und England.

Wenn wir nunmehr ein Bild vom Handel und Verkehr Brügges mit dem Ausland zu gewinnen suchen, so lenken wir den Blick füglich zuerst nach England. Hier hat sich der Brügger Aktivhandel am meisten betätigt, hier hat Brügge seit den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts unter den konkurrierenden flandrischen Städten den ersten Platz errungen und festgehalten, und als dann in den letzten Dekaden desselben Säkulums Flanderns Englandhandel zurückgeht, ist es wieder Brügge, das seine Stellung als erster Wollmarkt nicht nur behält, sondern zunächst noch befestigt. Nach Brügge haben sich auch die ersten Schritte der kommerziellen englischen Invasion des Festlandes gerichtet.

Die Beziehungen zwischen England und Flandern sind kaum jünger als die Grafschaft selbst. Während des ganzen Mittelalters wendet der flandrische Volkskörper sein Antlitz den britischen Inseln zu. Die kurze Überfahrt verkettet Flandern mit England aufs engste, während die Verbindungen mit Ost und West vergleichsweise nur über schwierige und spärliche Straßen und Zufahrten verfügen. Schon die politische Lage, die den flandrischen Grafen jedesmal mit England Fühlung suchen läßt, sobald er gegen seinen Oberlehnsherrn zu Paris frondiert — und das ist häufig der Fall — erheischt Zusammenschluß beider Länder. Umgekehrt ist Flandern Zufluchtsort angelsächsischer Verbannter[1] in den letzten trüben Zeiten ihres Reiches.

[1] MG. SS. XIII. S. 110ff. Ann. Anglosaxon., vgl. J. M. Lappenberg, Geschichte von England. Hamburg 1834. I S. 498. Brügge wird ihnen zum Aufenthaltsort angewiesen.

[redacted]

Auch dynastische Heiraten und Beziehungen des Klerus über den Kanal tun das ihre[1]. Alles das hat die Expansionsbewegung der vlämischen Bevölkerung, die in allererster Linie England trifft, eingeleitet. Von der normannischen Eroberung an sind die Vlamen ständige Gäste jenseits der Meerenge[2]. Als Söldner und Siedler, Bauleute und Weber suchen sie auf friedliche wie kriegerische Weise ihr Brot. Das 12. Jahrhundert stellt den Höhepunkt dieser Einwanderung dar.

Bereits vor dem flandrischen Reisläufer stieg der Händler ans Land, und wenn der Söldner sich auf die Dauer nicht behauptete, so hat der flandrische Kaufmann bis in die zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts eine fast unangefochtene Handelsgeltung aufrecht erhalten. Der englische Eigenhandel, mit Recht als „intercommunal und intermunicipal“[3] bezeichnet, hat die Ausfuhr der heimischen Produkte nur zum kleineren Teil in der Hand. Ebensowenig gibt es im 12. und 13. Jahrhundert eine englische Tuchbereitung, die über den Lokalbedarf hinaus pro-

---

[1] Vgl. etwa MG. SS. XXVII S. 415_{48}. Giraldi Cambr. Gemma eclesiastica. — Varenbergh S. 10 und 40, doch sei schon hier auf seine bekannte Unzuverlässigkeit hingewiesen.

[2] Vgl. William Cunningham, Die Einwanderung von Ausländern nach England im 12. Jahrhundert. Zeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgesch. Weimar 1895. III. S. 177ff. — Söldner: MG. SS. XXVII S. $3_{16 ff.}$ Gesta Stephani reg. Angl.; S. 57_{22} v. 999ff. Jordani Fantosme carm; S. 89_{10} Gesta Heinrici II. et Ricardi I.; S. $233_{12 ff.}$, 234_8 Willelmi Neuburg. hist. Anglic.; S. $297_{45 ff.}$, 301_2 Gervasii Cantuariensis Chron. XXVIII S. 49_{25}, 50_{15} Rogeri de Wendower flor. hist.; S. 118_{12}, 393_{25} Mathei Paris. Chron. Mai. Siedler: MG. SS. XXVII S. $409_{10 ff.}$ Giraldi Cambrensis Itin. Cambriae; S. 446_{21-40} Chron. Princ. Cambr., Cunningham eb. S. 189. Bauleute: Eb. S. 193, Hans. U. B. I n. 525 Anm. 1. Tucharbeiter: MG. SS. XXVII S. 409_{10}: Gens — — lanificiis, gens mercimoniis usitatissima; S. 301_2: Naturali negotio, textoria scilicet arte; S. 297_{45}: Quod illi populo familiare et quasi proprium est texendi officio, was sich augenscheinlich auf die Zustände in Flandern bezieht.

[3] Ashley S. 102.

duziert und nach dem Festland versendet[1]. Deutsche, Franzosen und andere Fremde verkehren mit England; aber ihr Vertrieb wie etwa der Weinhandel der Kölner und Genossen, berührt den flandrisch-englischen Handel bis etwa 1250 nicht im geringsten. Bis dahin sind die Ausfuhr englischer Wolle, die Einfuhr flandrischer Tuche, ausschließlich in flandrischen Händen. Hinter Wolle und Tuchen aber stehen die anderen Ausfuhrgegenstände Zinn, Häute, Bier, auch Getreide, Blei, Steinkohle und Käse ziemlich zurück[2]. Soweit also der englische Handel den Kanal passiert, ist der Vlame zunächst sein unbestrittener Herr.

Kam die zu Tuch verarbeitete englische Wolle nach England zum guten Teil zurück, so war die Preisdifferenz zwischen Roh- und Fertigprodukt ein Reingewinn der flandrischen Wirtschaft. Freilich pflegte nicht ein und derselbe Mann an Wolle und Tuchen zu verdienen. Sobald nämlich die Nachrichten einiges

---

[1] Neuerdings glaubt Schaube S. 416 die „Auffassung, daß England — erste Hälfte des 13. Jahrh. ist gemeint — noch nicht für den Export gearbeitet habe, beseitigt“ zu haben. — Von seinen Beweisen S. 402 Anm. 2 fallen eigentlich nur die mercatores drapariae Angliae gegen 1245 zu Bologna ins Gewicht. — Die vielberufenen Stamforts möchte ich überhaupt nicht für englische Fabrikate ansprechen, vgl. Davidsohn n. 2321: Estanforts facti Chameraci, wo die Lesung allerdings nicht völlig sicher ist. Die estanforts werden eine Tuchsorte sein, die zu S t a n f o r d, der ersten Messe im englischen Turnus, auf den Markt kam, vgl. Dehaisnes n. 5. — Hätte wirklich vor dem 14. Jahrh. eine bedeutende englische Exporttuchindustrie bestanden, so müßten wir in den englisch-flandrischen, zum Teil recht reichhaltigen Quellen davon hören.

[2] 1297 schätzt das englische Parlament den Wert der jährlichen Wollproduktion auf die Hälfte sämtlicher Einkünfte aus Grundbesitz, MG. SS. XXVIII S. 639_{38}: La Leyne d'Engleterre est a poy la moyté de la value de tote la terre par an. — Das Brügger Verzeichnis, das sich im ganzen als zuverlässiger Führer erweist, nennt Wolle, cuir, worunter Leder und Häute jeder Art und in jedem Zustande zu verstehen sind, Blei, Zinn, Steinkohle (charbon de roche), häufiger als Schmiedekohle angeführt, und Käse. — Bier, vgl. unten und Hans. U. B. I n. 188 (1225). — Getreide, im 13. Jahrhundert nicht selten, Pat. Rolls Henry III (1225) 1 S. 502 und 504; cart. I n. 23 (1206), 25 (1207).

Licht über die Struktur des vlämischen Englandverkehrs verbreiten[1], findet man den Woll- und Tuchhändler ziemlich getrennt nebeneinander. Der Wolleinkauf wendet sich an die Großen Englands, den König an der Spitze, an die Ritterorden und Magnaten. Wichtiger noch sind die Abteien und Klöster, deren man an die hundert aufzählt[2]. Bei den großen Herren, denen die Schafzucht ihrer Hörigen zu Gebote steht[3], kehren die flandrischen Kaufleute vor; ihr Einkauf gelangt erst in Flandern in die Hände der Tucher. Die Flandrer besitzen auch schon frühzeitig die nötigen Geldsummen für die bedeutenden Anforderungen dieses Handelszweiges; mit mehr als 300 Mark Silber fahren zwischen 1126 und 1134 die Mitpassagiere der Kanoniker von Laon von Wissant nach England über[4]. An die Vlamen wenden sich daher die englischen Prälaten zuerst in Geldnöten (1176)[5].

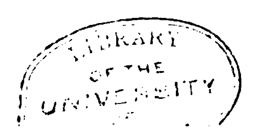
---

1 Vgl. vornehmlich Varenbergh n. 4, 5, 8 S. 210ff.

2 Ihr Verzeichnis aus dem Stadtarchiv zu Douai ist nach Hans. U. B. III S. 407, nicht nach Varenbergh n. 6 zu benutzen. Möglich, daß man für die Händler mit Abteiwolle eigene Ausdrücke hatte: Ki se mellent de lainne d'abbie oder los d'abbie, Varenbergh n. 5 und die Archivalnotiz bei Dehaisnes n. 1. Vgl. ferner MG. SS. XXVIII S. 341_9 Math. Paris. Chron. mai. Infolge der flandrischen Niederlage bei Domburg (1253) Cisterciensis ordo iacturam incurrit non minimam pro Flandrensium exterminio, qui lanas consuetas nequiverant comparare. — Interessant sind die Verse, die eb. XXVII S. 57_{23} Jordani Fantosme carm. den flandrischen Söldnern vor der Schlacht bei Fornham am 16. Okt. 1173 in den Mund gelegt werden: Nus n'eismes pas en cest päis venuz pur sujorner Mes pur lu rei destruire, Henri le vielz guerrier E pur aver sa laine — —. Über die Ritterorden im Wollhandel vgl. cart. I n. 30 — Close Rolls Henry III (1231) 1 S. 518.

3 Durch dies Moment sind sie theoretisch in der „Preisgestaltung an gar keine feste Untergrenze gebunden“, wie Werner Sombart, Der moderne Kapitalismus. Leipzig 1902. I S. 233 anmerkt. Indessen standen die geistlichen Grundherren dem Handel nicht so fern, wie er anzunehmen scheint; senden sie doch eigene Schiffe mit ihrer Wolle nach Flandern, Pat. Rolls Henry III (1225) 1 S. 519, 522, 538. Darin lag schon ein Gegengewicht gegen die Verschleuderung des Produkts.

4 Robert Jowit Whitwell, English Monasteries and the Wooltrade, Vierteljahrschrift II (1904) S. 17 Anm. 1 hat zuerst auf Hermanni de



Weniger mochten die Wollkäufe auf den englischen Messen stattfinden, es sei denn, daß die benachbarten Wollproduzenten dort ihre Händler trafen. Hier ist besonders der Platz für den Drapenier, der von Messe zu Messe zieht und seine Tuche feilbietet. Was er etwa an Wolle kauft, verbraucht er in seinem eigenen Betrieb. Schon die Winchester Messe in der Mitte des 12. Jahrhunderts hat eine Budenreihe der Flandrer neben der von Bristol und Caën oder sonst einer Stadt der Normandie[1]. Um 1200—1250 steht dieser Meßverkehr in vollster Blüte.

b. Brügger Handel in England.

An der flandrischen Handelsherrschaft in England, die von langer Hand vorbereitet, während der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts ihren Höhepunkt erreicht, hat jede Stadt, auch kleine und im Binnenland gelegene Gemeinwesen und desgleichen das platte Land teilgenommen. Welche Rolle fiel Brügge unter ihnen zu?

Wenn Brügge der Strom fehlte, der den flandrischen Binnenverkehr erschloß, so wies die Nähe der Küste und der treffliche Hafen — der westliche Arm des Swin tat hier seine Dienste — zwingend nach den britischen Inseln hinüber[2]. St. Omer an der Aa, Ypern mit Nieuport oder Gent, verfügten nicht über

---

mirac. S. Mariae Laudun. lib. II, Migne Patrologia Lat. 156 S. 974 f. hingewiesen: „Eine Anzahl Händler" gehen zu Wissant an Bord, „die zum Wolleinkauf von Flandern nach England reisen wollten." Sie durchziehen fast ganz England und stapeln die eingekaufte Wolle zu Dover in einem großen Speicher auf. Die Geistlichen reisten über Nesle, Arras und St. Omer, und aus Arras mögen die Kaufleute stammen, was zur Frühreife des flandrischen Südwestens vortrefflich passen würde.

[5] Schaube S. 393. — Daher gelten sie in England als Wucherer, Math. Paris. Chron. mai. MG. SS. XXVIII S. 146_{44} zum J. 1238.

[1] Ashley S. 99.

[2] Auch die ersten regelmäßigen Dampferverbindungen des modernen Zeebrugge verkehren mit England.

[redacted]

gleich günstige Schiffahrtsbedingungen. Nicht ganz 48 Stunden brauchte die Kunde von der Ermordung des Grafen Karl (1127), um nach London zu gelangen[1]. Die 153 Seemeilen, etwa 250 km, welche die Mündung des Swin von London trennten, waren bei direkt westlichem Kurs unschwer zu durchmessen. Von der Insel Thanet[2] an hatte der Brügger Englandfahrer die Küste bereits backbord, so daß nur die Hälfte der Fahrt offene See passierte. Kamen daher für Truppentransporte und einzelne Reisende, die den kürzesten Weg von Küste zu Küste ins Auge faßten, Plätze wie Gravelingen und Wissant bei Calais in Betracht, hat sich der Yprer Handel auch über die Ysermündung, der von St. Omer über die Aa bewegt, so erwies sich doch das geschützte Swin namentlich für den ausgedehnten Betrieb der späteren Zeit als weit überlegen.

Schon die angelsächsischen Flüchtlinge sahen wir im Swin landen[3]. So sind denn auch die Flandrer, die im sog. Recht Londons des König Aethelred erwähnt werden, vermutlich vom Swin aus übergesetzt, oder es sind Anwohner des Sinkfal geradezu darunter verstanden[4]. Ebenso ist es wahrscheinlich die Englandfahrt, die den Verfasser der Taten König Knuts Brügge als einen Verkehrsplatz schildern ließ. Die erste Nachricht, die überhaupt Brügger im Handel tätig nennt, entstammt Galberts Feder (1127)[5]:

---

[1] Galbert MG. SS. XII S. 589 14 ff.

[2] Der älteste in Brügge entstandene Teil des Seebuchs macht entweder mit Brügge oder Thanet den Beschluß seiner Routen, vgl. Einl. S. 9, ferner Sharpe n. 54. — Über das Seebuch vgl. Walter Behrmann, Über die niederdeutschen Seebücher des 15. und 16. Jahrhunderts. Diss. Göttingen 1906. Sep. a. Mitt. d. Geogr. Ges. in Hamb. Bd. XXI S. 5 f.

[3] Vgl. noch MG. SS. XIII S. 112 17 ff. Osgod Clapa liegt mit 29 Schiffen on Ulpe (am Wülpensande) vor Anker.

[4] Hans. U. B. I n. 2 (978—1016). Ungünstig für die frühe Datierung der Urkunde wäre die Bezeichnung Flandrenses, falls sie nicht, wie angedeutet, hier im älteren Sinne die Bewohner des Brügger Gebiets bezeichnet. Im übrigen herrscht durchweg in angelsächsischen Quellen der Ausdruck „Baldewines lande" = Flandern vor, Häpke, Herkunft S. 323, Anm. 4.

[5] MG. SS. XII S. 568 19 f.

Es ist sehr bezeichnend, daß diese Händler in England und zwar in London ihrem Geschäft obliegen. Galbert empfindet diesen Besuch Londons durchaus nicht als ungewöhnlich. Seine Gewährsmänner für Nachrichten aus England sind eben diese Kaufleute, während ihn aus Laon Scholaren unterrichten. Auch Wilhelm der Brite läßt die Truppen Philipp II. Augusts englische Waren im Hafen von Damme vorfinden[1].

Mit dem 13. Jahrhundert beginnen inzwischen die Urkunden ihr gewichtiges Wort zu reden. Wir unterscheiden drei Gruppen, zunächst nur für die Zeit von 1200—1250.

Einmal wenden sich die englischen Könige Johann ohne Land und Heinrich III. an ganz Flandern[2] oder an eine Anzahl von Städten[3], sei es, daß je nach dem wechselnden politischen Standpunkt Handelssicherheit versprochen oder Arrest verhängt wird. Selten fehlt Brügge unter den aufgezählten Orten[4].

Auch die zweite Serie, in der einzelne benannte flandrische Händler größeren Rechtsschutz durch besondere Ausstellung für ihre Person erwerben[5], verzeichnet Brügger[6]. Aber höchst auffällig ist ihre geringe Anzahl gegenüber ihren Landsleuten aus St. Omer[7], Gent[8] und Ypern[9]. Bei der Gleichmäßigkeit der Überlieferung wären wir demnach zur Annahme berechtigt, daß der Brügger Handel in England dem von St. Omer, Gent und

---

[1] Eb. XXVI. S. 346 v. 388.

[2] Hans. U. B. I n. 55 einschließlich des Hennegau, n. 64; — cart. I n. 12 und 16.

[3] Hans. U. B. I n. 77, 79, 152, 170 etc. — cart. I n. 26, 28, 29, 39, 40.

[4] Nicht genannt wird es Hans. U. B. I n. 107.

[5] Vgl. Kunze Einl. S. 20. Die Inhaber eines Spezialprivilegs haben nicht ohne weiteres allgemeinen Ausweisungsbefehlen Folge zu leisten, vgl. MG. SS. XXVIII S. 543_{18}.

[6] Cart. I n. 20, 21, 23, 24, 38 (Hans. U. B. I n. 158 hat anderes Datum), 44.

[7] Giry S. 316 verfolgt ihre Tätigkeit.

[8] Walter Sproke, Hans. U. B. I n. 65, 73, 106, 117, 121, 122 — Simon Saphir, eb. n. 65, 66, 81, 100, 103, 115, 117, 121.

[9] Eb. n. 90, 93, 111, 128, 129, 132 auch 140, 151, 197, 214, 245 sind heranzuziehen.

[redacted]

Ypern den Vorrang lassen mußte. Da aber die Länder der englischen Krone, wie wir noch sehen werden, der einzige Schauplatz des Brügger Aktivhandels sind, so wäre er überhaupt als „relativ gering“ [1] zu befinden und Brügge von vornherein nur als Stapelplatz ohne Eigenverkehr auszugeben. Unser Resultat wird indessen erheblich anders ausfallen.

Zunächst ergibt eine Untersuchung der dritten Urkundengruppe, die sich mit einzelnen flandrischen Gemeinwesen befaßt, freilich nur, daß Brügge von König Johann, wahrscheinlich erst 1216, einen Freibrief bekam, der ihm 1227 von Heinrich III. bestätigt wurde. Was er enthielt, ob die Urkunde einfach Rechtssicherheit verbürgte, wie das spätere Privileg von 1260, oder ob größere Vorrechte verliehen wurden, ist nicht zu entscheiden [2].

Gleichwohl wird Brügges Eigenhandel in eben den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts durch eine günstige Verkettung der Umstände seiner Konkurrenten entledigt und rückt an erste Stelle auf.

Seit 1155 mit völliger Zoll- und Abgabenfreiheit in England begabt und London gleichgestellt, hatte St. Omer [3] an der Aa die Führung unter den flandrischen Städten im Handel mit den englischen Besitzungen innegehabt. Aber die Kriegswirren, der Übergang in den Besitz Philipp II. Augusts und die dadurch bedingte feindliche Haltung Englands hatten diese Frühblüte rasch geknickt, und St. Omer und Douai wurden mit Arrestationen [4], zeitweilig sogar mit völligem Ausschluß vom Englandhandel betroffen [5]. — Wenig später wurden Gent und Ypern in einen Streit mit England verwickelt. Es handelte sich um

[1] Höhlbaum S. 169.

[2] Diese Privilegien behandelt ausführlich Exkurs II.

[3] Höhlbaum S. 159.

[4] Hans. U. B. I n. 107.

[5] Das Privileg für Ypern, Gent, Brügge und Lille vom 17. April 1213, cart. I n. 29, ist, wie Varenbergh S. 104 u. 107 richtig erklärt, gegen St. Omer und Douai gerichtet. Douai verbleibt übrigens im 13. Jahrhundert der Grafschaft.

Gelder, die König Johann während des englisch-flandrischen Bündnisses gegen Frankreich zur Befestigung der beiden Städte überwiesen hatte[1], und deren Rückgabe die Städte verweigerten. Die Krone griff zu Repressalien gegen Genter und Yprer Englandfahrer, wogegen sich nur einzelne mit den teuren Spezialprivilegien helfen konnten[2]. Jahrzehnte dauerte es, bis man wieder zu einem guten Verhältnis kam: Ypern hat 1232 einen ausreichenden Geleitbrief erhalten[3], Gent erst 1237 gezahlt[4]. Kein Zweifel, daß dieser Zwist ihren Englandhandel ungünstig beeinflußte.

Brügge trat ihr Erbe an. Eben weil wir so wenig von der Stadt in den Urkunden hören, die uns zumeist nur von Störungen des Handels berichten[5], müssen wir annehmen, daß ein gutes Einvernehmen mit England sein Gedeihen sicherte. Das kam Brügge aber auch im Handel nach dem englischen Westfrankreich und dem Verkehr von dort nach England zu statten. In diesen Jahren mag sich besonders das Wollgeschäft entwickelt haben. Der Brügger Kaufmann verkauft jetzt dem

---

1 1217 wird Gent gemahnt, das Darlehen Johanns von 500 m. ad villam vestram firmandam zurückzuzahlen. Pat. Rolls Henry III 1 S. 22.

2 Repressalien, Hans. U. B. I n. 120, 124, 151, 214 — Spezialprivilegien, eb. n. 122, 128—131, 136, 138.

3 Pat. Rolls Henry III 2 S. 460, Hans. U. B. I n. 245.

4 Hans. U. B. I n. 284. — Einige Einzelheiten seien noch angeführt. Am 30. April 1219 erwirkt der Finanzmann der englischen Könige Simon Saphir für Gent Anfschub bis zum 29. Sept. des Jahres, Pat. Rolls Henry III 1 S. 193; doch ist Gent noch 1221 im Zahlungsverzug, eb. S. 277. 1228 sind Genter in York zu arrestieren und 41 Sack Wolle werden beschlagnahmt, Close Rolls dess. 1 S. 49, 55; sie werden indessen zurückgestellt, eb. S. 57. Noch am 23. Okt. 1235 ist nicht gezahlt, Shirley I n. 397. Inzwischen wird ein befristeter Geleitsbrief am 2. April 1229 für beide Städte ausgestellt, Pat. Rolls dess. 2 S. 243. — Interessant ist die Teilnahme von Arras, St. Omer, Gent und Ypern in diesen Jahren am Edelmetallhandel in London und Canterbury, Pat. Rolls dess. 1 S. 366, 583; 2 S. 259.

5 Einschließlich der Spezialprivilegien, die gegen mögliche Molesten vorbeugen sollen. Man sieht eben wieder, wie spröde das handelsgeschichtliche Material ist.

[redacted]

Genter und Yprer Drapenier die Wolle, die sich dieser bisher selbst aus England verschaffte oder durch einen Wollhändler seiner Stadt besorgen ließ. Damit wächst Brügge zum ersten Wollplatz des Landes aus, und der Grund zu seiner Prosperität ist gelegt.

c. Die flandrische Hanse von London.

Der Brügger Vorrang spiegelt sich wieder in der Verfassung der flandrischen Hanse von London, der Organisation der Kaufmannschaften von Brügge und zugewandten Städten[1].

Bei der Richtung des Brügger Aktivhandels führte die dortige Kaufmannschaft den Namen der Londoner Hanse. Genau so haben die jeweilig vitalen Interessen zu Utrecht die „Rheinkaufleute", in Lille die „Händler der Deule" geschaffen[2]. Während das Wort Gilde in diesem Sinn frühzeitig abhanden kommt, wird die Londoner Vereinigung offiziell vom flandrischen Grafen als Vertretung der Brügger Kaufmannschaft anerkannt; nur aus ihren Mitgliedern will er die Brügger Schöffen wählen.

Den Brügger Englandfahrern schließen sich die Leute aus den Nachbarorten an, deren Handels- und Schiffahrtsinteressen sich mannigfach mit denen der größeren Stadt berühren. Persönliche Beziehungen unter den Kaufleuten mögen indessen im Vordergrund stehen: sie kennen sich von Markt und Messe her, sind nicht selten verwandt und verschwägert, in der Fremde

---

[1] Trotz der beiden gleichnamigen Spezialarbeiten Pirennes und Höhlbaums hat eine eingehende Erörterung stattzufinden, da sich mir manche abweichende Anschauungen ergeben. — Als Quellen kommen die Urk. Warnkönig I n. 39 und 40 in Betracht, ein lateinisches Weistum der Yprer (zitiert als Lat. Stat.) und ein französischer Statutenentwurf der Brügger Schöffen (angeführt als Frz. Stat.) Über das Datum des Lat. Stat. vgl. den Text. Das frz. Stat. ist nicht vor 1241 geschrieben, wie Pirenne eb. S. 88 bemerkt. Seltsam ist, daß es Damme nicht kennt, eb. Anm. 1 Schluß, und dafür St. Anna-ter-Muiden einsetzt.

[2] Schon Pirenne, Hanse S. 92 zieht beide zum Vergleich heran.

suchen sie dieselben Absteigequartiere auf, essen und zechen miteinander[1]. Zur Brügger Kaufmannschaft gesellen sich Aardenburg, Ostburg, Oudenburg, Damme, Turholt[2]. Eine gleiche Hansegemeinschaft bestand zwischen St. Omer und Bourburg[3], zwischen der Kaufmannstadt Gent und den Bewohnern des Burgquartiers, zwischen Lille, Orchies und Tournai[4], und endlich hatte Ypern Dixmuiden und Veurne (Furnes), St. Winoxberghen, Belle (Bailleul) und Poperinghen an sich gezogen[5].

Die um Brügge, Ypern und Lille konzentrierten Verbände vereinigen sich unter der Führung der Brügger Korporation, so daß aus der Londoner Hanse zu Brügge eine „flandrische Hanse der Brügger und der sonstigen Mitglieder“ wird, wie sie die Yprer offiziell bezeichnet haben[6]. Daneben lebte freilich der ältere, an den Brügger Ursprung erinnernde Name „Londoner Hanse“ ungestört fort. Wann dieser zweite Zusammenschluß erfolgt ist, wissen wir nicht genau; jedenfalls ist die Hanse in dieser umfassenden Form keinesfalls noch ins 12. Jahrhundert

[1] Vgl. die Rolle der potaciones in den Coutumes de la Gilde Marchande de Saint Omer hg. G. Espinas und H. Pirenne. Le Moyen Age 2. S. Bd. 5. Paris 1901. S. 189 ff. vom Ende des 11. oder Beginn des 12. Jahrhunderts. — S. auch Varenbergh S. 210 n. 4: Wer sich einem Spruch der gemischten Kommission von Ypern und Douai, den vier preudommes nicht unterwirft, ne poroit estre a l'ostel ne a los gietans, ne a couverture, ne en nef kerkier lainne ne drap avoec nul home d'Ypre et de Douay; ne nus d'Ypre ne de Douay ne poroit boire ne mingnier avoec lui deça le mer.

[2] Lat. Stat. § 3. Nach dem frz. Stat. § 8 fehlt Damme und Turholt; Isendike und Ter Muiden sind an ihre Stelle getreten. Übrigens nehmen hier wie im Gebiete der Deutschen Hanse auch Bewohner des platten Landes an der Englandfahrt teil. Close Rolls Edward II 1 S. 395 nennt zu 1321 außer Turholt und Ostburg noch Colkerke, Lapsheure, Slepeldamme, Lophem, Ruddervoorde und endlich „Dugen“, ein Name, in dem ein Lesefehler stecken wird.

[3] Van der Linden S. 28.

[4] Diese drei wallonischen Städte, vgl. Pirenne, Hanse S. 91, gehören offenbar zusammen.

[5] Lat. Stat. § 3.

[6] Hansa Flandrensis Brugensium scilicet et illorum, qui ad hansam illam pertinent, vgl. Höhlbaum S. 157 Anm. 1.

zu setzen. Denn solange eine energische Grafengewalt bestand, hinderte sie die Vereinigung größerer Hanseverbände[1]. In Hinblick auf die bevorrechtete Stellung Brügges innerhalb der flandrischen Hanse, die mit seinem Übergewicht in England korrespondieren wird, ist die Vereinigung mit Ypern und Lille nebst ihrem Anhang in das zweite oder dritte Jahrzehnt des 13. Jahrhunderts zu setzen. Damals war St. Omer der Grafschaft entfremdet, Douai, das übrigens später mit Ypern ein Spezialabkommen traf[2], wenigstens zeitweise[3]; und Gent ging bei vorwiegenden östlichen und festländischen Interessen meistens eigene Wege. So umschloß die flandrische Hanse nur drei Gute Städte, Brügge, Ypern und Lille nebst ihrer Clientel. Ypern und Brügge standen sich immer besonders nahe — Verschwägerungen der herrschenden Geschlechter kamen vor[4] — und Lille schloß sich als letztes „Drittel" an. Denn die Dritteleinteilung scheint sich aus dem, was wir vom Anteil der Städte am Genossenschaftsgericht wissen, ungezwungen zu ergeben. Innerhalb der Hanse herrscht nämlich keineswegs Rechtsgleichheit. Wer die Genossenschaftsbeamten stellt und wieviel „vinders" (inventores, arbitres) jede Stadt zum Hansegericht entsenden darf, ist genau festgestellt[5]. Brügge und Ypern, als die beiden Vororte, erhalten den Löwenanteil mit acht und vier Richtern;

---

[1] Vgl. die wichtige, bisher nicht genügend beachtete Stelle Warnkönig II 1 n. 8 (Ende) Zoll von Dendermonde (1199) Art. 12: Sciendum etiam, quod illi de Gandavo neminem trahere ad hansam suam, quam illos, qui manent infra quatuor portas de Gandavo et eos, qui pertinent ad Castrum Comitis.

[2] Varenbergh n. 4 S. 210.

[3] Luchaire S. 176 f.

[4] Des Marez n. 121 und Anm.

[5] Mit vinders hat Köhne, vgl. Höhlbaum S. 171 Anm. 2 die inventores des lat. Statuts richtig übersetzt, arbitres im frz. Stat. § 3. Im Prinzip war jede Stadt, die einen Wochenmarkt besaß, mit einem vinder vertreten, Lat. Stat. § 3: Et sciendum, quod omnes aliae villae, quae ad hansam nostram pertinent, in quibus singulis septimanis forum conventuale tenetur, debent habere unum inventorem in omni pleno jure Hansae, si inveniri possint.

ihre Vertreter Aardenburg und Dixmuiden stellen je zwei worüber unter den elf noch zugehörigen Städten des lateinischen Statuts nur noch Lille verfügt. Irren wir nicht, so hat Lille dies Vorrecht eben als Vorort des „wallonischen Drittels“ empfangen[1].

Wie dem aber auch sein mag, jedenfalls liegt bereits nach dem lateinischen Statut, das die Hanse im Flor zeigt, Brügges Machtstellung klar zutage. Der erste Genossenschaftsbeamte, der Hansegraf, muß ein Brügger sein, der zweite ist der Ypernschen Kaufmannschaft zu entnehmen[2]. Mit seinen acht Vertretern hat Brügge nicht nur doppelt so viel wie das nächstberechtigte Ypern, sondern einschließlich seiner Klientelstädte Aardenburg, Oudenburg, Ostburg, Damme, Turholt verfügt es auch über vierzehn Richter, genau so viel wie das Yprer und Liller „Drittel“ zusammen[3]. Ferner müssen Brügger zur Hansekommission für

[1] Nächst Ypern, Dixmuiden und Aardenburg stellt Lille auch den zweiten Beamten der Hanse, den scildraka, Lat. Stat. § 3; §§ 5 und 6 heben es gleich den mit zwei oder mehr vinders begabten Städten hervor. — Über Lille vgl. MG. SS. XXVI. Will. Britt. Philipp. l. II v. 108ff.; 1214 wurde es von Philipp II. August aufs härteste mit Brand und Zerstörung heimgesucht, Luchaire S. 177. Möglich, daß es daher im Hanserecht nicht mehr hervortritt. Auf die Dritteleinteilung des deutschen Kaufmanns zu Brügge sei hier nur hingewiesen.

Die Vinders verteilen sich nach dem Lat. Stat. wie folgt:

Brügger Drittel.		Yprer Drittel.		Wallonisches Drittel.	
Brügge	8	Ypern	4	Lille	2
Aardenburg	2	Dixmuiden	2	Tournai	1
Oudenburg	1	St. Winox Berghen	1	Orchies	1
Ostburg	1	Veurne	1		4
Damme	1	Belle	1		
Turholt	1	Poperinghen	1		
	14		10		

[2] Es ist der scildrake, der Bannerträger; ihn können auch Dixmuiden, Aardenburg, Lille subsidiär stellen, beim Hansegrafen findet eine Vertretung durch Nicht-Brügger nicht statt.

[3] Höhlbaum S. 171 spricht von „einer im ganzen gewahrten Parität“ des lat. Stat., was somit keine Berechtigung hat. — Ebensowenig durfte er eb. S. 157 eine Abmachung von Wollhändlern aus

die flandrischen Messen hinzugezogen werden; ohne mindestens einen Brügger Hansen besteht sie überhaupt nicht zu Recht[1]. Endlich fließen die Aufnahmegelder, soweit man sich in Brügge einschreiben ließ, der Stadt Brügge zu. — Der Reformversuch, dem der französiche Entwurf Ausdruck gibt, hob dies Verfahren allerdings auf und sah eine allgemeine Hansekasse vor; im übrigen aber wollten die Urheber des Projekts, die Brügger Schöffen, die Hegemonie ihrer Stadt eher mehren als mindern. Wenn zuvor der Erwerb der Hanse in den Haupthandels- und Hafenplätzen Englands und Schottlands, vor allem zu London, Winchester, St. Yves erfolgte, so sollte er später auf Brügge und London beschränkt werden, und um emancipationslüsterne Klientelstädte wie Aardenburg niederzuhalten, kam Brügge jetzt auf ebensoviele Beisitzer im Genossenschaftsgericht wie sämtliche beteiligte Städte zusammengenommen[2].

Man hat wohl diese flandrische Hanse für einen Städtebund erklärt[3] und weiter darauf hingewiesen, „daß die Stadtobrigkeiten ihrerseits auch hier — in Flandern — die Ordnung dieses größeren Gilde- und Hansenkomplexes in ihre Hände nehmen“[4]. Da ist doch daran zu erinnern, daß diese Hanse, soweit wir wissen, nie gemeinsame Privilegien im Auslande erworben hat. Das englische Recht kennt sie überhaupt nicht[5]; die Sätze der Statute geben nur über interne Hanserechte Auskunft. Dagegen hat es die Genossenschaft in Flandern nicht nur zur Anerkennung ihrer Alleinberechtigung zum England- und

---

Gent, Ypern, Douai, Cambrai und Dixmuiden (1261) als Erklärung von „Englandfahrerkompagnien“ heranziehen. Die Urkunde bei Varenbergh n. 5 bezeichnet die Kontrahenten nur als tout li marchant de ces lius ki se mellent de lainne d'abie acater, während die Englandfahrer von Ypern und Dixmuiden in ihrer Gesamtheit 1261 noch zur flandrischen Hanse von London gehören.

[1] Lat. Stat. § 5 am Ende.

[2] Frz. Stat. § 1, 3, 10. — Lat. Stat. § 5.

[3] Pirenne, Hanse S. 96 „une véritable fédération des villes“.

[4] Höhlbaum S. 156.

[5] An sich erkannte es Kauffahrergenossenschaften als Rechtssubjekte an. Hans. U. B. I n. 281.

Auslandhandel jenseits der Maas gebracht; ihre Mitglieder waren anfangs gewohnheitsrechtlich, dann ausgesprochenermaßen allein zum Schöffenstuhl ihrer Heimatstädte befähigt. Wenn daher von den Brügger Schöffen das Reformprojekt ausgeht, so ist nicht etwa ein Gegensatz zwischen Hanse und Stadt zu konstruieren. Die Hanse hat längst ihren privaten Charakter abgestreift; sie ist sozusagen „verstadtlicht“. Da dieselben Männer, die innerhalb der Hanse am angesehensten sind, auch auf der Schöffenbank sitzen und da die Eintrittsgebühren dem Stadthaushalt zugute kommen, so identifiziert man vollständig hansische und städtische Interessen. Ist doch noch heute in Städten, wo ein industrielles oder Schiffahrtsunternehmen die Führung hat, das naive Volksbewußtsein geneigt, dessen Prosperität und das Wohl und Wehe des Gemeinwesens für untrennbar zu halten. — Die Brügger Schöffen, welche die Hanseordnung reformieren wollen, fungieren also einerseits wie ein geschäftsführender Ausschuß, sind anderseits aber nur ein „Ausbruch“ der Hanseglieder, der das Gewicht seiner Autorität als Rechts- und Regierungskollegium in die Wagschale legen kann.

Von einer gemeinsamen Aktion dieses angeblichen Städtebundes ist nichts weiter bekannt.

d) Die Krise des flandrischen Aktivhandels (1270—1297).

Der Stand des Quellenmaterials erlaubt es nicht, vom Handel Brügges in England von 1220—60 im Zusammenhang zu erzählen. Wir erfahren nur, daß er am 1. März 1260 durch einen Freibrief Heinrichs III. auf eine neue rechtliche Basis gestellt wurde. Das Privileg entsprach einer im Vorjahr an Gent verliehenen Urkunde, ohne etwas weiteres Bemerkenswertes als günstige Bestimmungen über Schuldrecht, Sicherheit und ähnliches zu bieten[1].

---

[1] Hans. U. B. I n. 547 (Gentn. 528), bestätigt in n. 982 (im Jahre 1285) und Hans. U. B. II n. 482 Anm. 1 (im J. 1330). — Den Text des Privilegs gibt cart. I n. 61.

Schon zehn Jahre später wurde Brügge in die englisch-flandrische Krise hineingezogen, die den Aktivhandel der Stadt wie den der ganzen Grafschaft auf schwerste treffen sollte. Wir können hier die einzelnen Phasen des langwierigen Streits, der sich fast bis zur Jahrhundertwende hinzieht, nicht verfolgen[1], die eigentliche Ursache war die gänzliche Verständnislosigkeit der flandrischen Gräfin Margaretha und ihres Hauses für die vitalen Interessen des Landes. Nach rein dynastischen, feudalen Gesichtspunkten regierten die zweite Tochter Balduins von Konstantinopel und ihr Sohn, Gui von Dampierre, ein Land, das sich durch Außenhandel und ein Exportgewerbe erhielt. Sie wußten ebensowenig wie ihre Untertanen, wie nervös die Wirtschaft Flanderns war, und wie leicht die auf das Ausland angewiesenen Erwerbszweige durch Verwicklungen mit der englischen Krone verkümmern und eingehen konnten.

Schon die sechziger Jahre, als bei Lewes und Evesham gefochten wurde, waren nicht frei von Trübungen des englisch-flandrischen Verhältnisses. Bald darauf stürzte Margaretha[2] aus höchst persönlichen Motiven, um ihrer Schatulle aufzuhelfen, lange bevor noch die großen Kämpfe Eduards I. mit Philipp dem Schönen ihre Schatten vorauswarfen, die Grafschaft in die verlustreichsten Wirren. Nach Arnalds Bericht[3] hatte Margaretha am 1. Sept. 1270 alle in Flandern befindlichen Güter englischer und zugewandter Kaufleute arrestieren und verkaufen lassen. Sie wollte sich damit für ein seit mehreren Jahren ausstehendes

---

[1] Die Quellen fließen ziemlich reichlich, da die englische Überlieferung zu Gebote steht. Eine Spezialarbeit wäre um so erwünschter, als auch der deutsche England- und Flandernhandel nicht wenig beeinflußt worden ist.

[2] Gräfin Margaretha hatte 1264 mehrfach um Schutz ihrer England bereisenden Kaufleute gebeten. Shirley II n. 626, 630. Als London sich gegen Heinrich III. im Aufstande befand, nahm sie Londonern für 1703 lb. 6 s. 8 d. weg; nach erfolgter Unterwerfung, Shirley II n. 643 (1265 Okt. 6), reklamierte der Kronprinz Eduard das Geld, eb. n. 653 — Reg. Hans. U. B. I n. 625.

[3] MG. SS. XXVIII S. 537/538.

Kammerlehen bezahlt machen[1]. Die englische Antwort, Arrest der flandrischen Waren in England, erwies sich zunächst als ein Schlag ins Wasser. Die Gräfin hatte ihre Untertanen gewarnt, und die Königlichen fanden nur noch wenig vor. Eine seit dem 13. Okt. 1270 angeordnete Handelsperre gegen Flandern fruchtete gleichfalls nichts. So verbot man am 18. Mai 1271 jede Wollausfuhr bis zum 24. Juni des Jahres. Inzwischen sollten Unterhandlungen mit Flandern stattfinden[2]. Nachdem sie gescheitert, woran nach der englischen Darstellung die raffinierte gräfliche Politik der Verschleppung, die auch Bestechungsversuchen nicht fern stand, schuld war, erfolgte Befehl zur Einschätzung der arrestierten flandrischen Güter und Ausweisung der Kaufleute (28. Juni 1271). Nichtflandrer hatten sich mit Ausfuhrlizenzen zu versehen. Diese Bestimmungen wurden zur Abwehr der Umgehungsversuche noch verschärft: Zeichnung der Wollsäcke, Ausweisung der mit Spezialprivileg ausgestatteten Vlamen[3], Erneuerung des Wollausfuhrverbots (10. April 1274) nicht ohne Tadel der lässigen Beamten[4]. Der Streit ging unter Wechselfällen fort; es kam zu Friedensschlüssen[5], die aber neue Zwiste außer Kraft setzten[6], ja 1290 und 1293 fanden heftige Seegefechte statt[7]. Ruhiges Gedeihen des flandrischen Handels

---

[1] Vgl. auch Hans. U. B. I n. 735. — Es waren 1267 lb. 5 s. 5 d., Varenbergh S. 208 n. 3, im cart. I n. 64 irrtümlich zum 17. Aug. 1265 gesetzt.

[2] Die flandrischen Forderungen, die Arnalds Angaben ziemlich bestätigen, bei Shirley II n. 679 (ohne Datum). Die Gräfin verspricht Freilassung der arrestierten englischen Güter — trotz des Verkaufs? — sobald die Flandrer in England befreit sind und heimischen Boden erreicht haben (!). Der Arrest sei nur verhängt nach englischem Vorgange. — Was gegen die Gräfin ins Gewicht fiel, war der Verkauf der Güter, der nur schwer rückgängig gemacht werden konnte.

[3] 6. Mai 1272, Arnald S. 543$_{3\text{ u. }18}$.

[4] Hans. U. B. I n. 735 Anm. 2.

[5] Hans. U. B. I n. 735, 739 u. 742 (1274); n. 946: am 13. Juli 1284 steht ein Vergleich bevor; n. 1094 (1292).

[6] Eb. n. 788, Kunze n. 366, Hans. U. B. I n. 805. — 1128, 1182, 1184, 1216.

[7] MG. SS. XXVIII S. 594$_{34}$ und 595$_{33-36}$ cont. Johannis de Tayster.

[redacted]

war damit ausgeschlossen. Erst zu Beginn des Jahres 1297 (7. Januar) scheint eine Wendung zum Besseren einzutreten. Den Flandrern — Graf Gui ist jetzt mit Eduard I. verbündet — werden dieselben Privilegien versprochen, wie sie die bisher meistbegünstigten Lombarden besitzen[1]. Hier können wir einmal statistisch nachweisen, wie tief eine Besserung des Verhältnisses Flanderns zu England in der Handelswelt wirkte: Sofort stieg die Zahl der neuen Hansebrüder zu Brügge auf 45, mehr als der doppelte Durchschnitt der Jahre 1281—1299[2]; 1294 hatte nur 6 Eintragungen und sogar 1285, als den Brüggern noch einmal ihr Freibrief von 1260 bestätigt wurde, brachte man es nur auf 16. Umgekehrt hatten 1275, als die englische Krone energisch durchgriff, die Yprer Drapiers ihren Kredit bei den neuen deutschen Geschäftsfreunden am meisten in Anspruch nehmen müssen[3]. — Aber für Brügge war der Sonnenblick vom englischen Ufer nur von kürzester Dauer. Im selben Sommer 1297 rücken die Franzosen ein, und Brügge muß als französische Stadt zusehen, wie Eduard I. die englischen Kaufleute nunmehr nach Aardenburg weist (13. Nov. 1297) und für Gent Geleit und Freiheit von Arrest proklamiert (2. März 1298)[4].

Die Geschehnisse des 14. Jahrhunderts, neue Verwicklungen, unterbrochen durch zeitweilige Intimität[5], hatten zwar auf die

---

[1] Hans. U. B. I n. 1229, vgl. auch 1234.

[2] Soweit das Jnv. IV S. 272 ff. sie verzeichnet; zur Ergänzung vgl. cart. I n. 85 — St. R. 1281—82 und n. 92 — St. R. 1284. Etwa ein Drittel, ca. 55 von 158 folgen ihrem Vater im Besitz des Hanserechts als legitimi oder jeburdegh.

[3] Vgl. Anhang n. I, 1275 werden 9 Meßbriefe für Deutsche ausgestellt, die nächste Zahl 4 hält sich im folgenden Jahr und 1278. Sonst findet sich durchweg nur eine oder zwei Eintragungen im Jahr.

[4] Für Aardenburg vgl. unten, für Gent Hans. U. B. I n. 1269 f.

[5] Hier seien nur folgende Daten genannt: das Jahr 1304 sieht Eduard I. mit Philipp IV. verbündet; — Hans. U. B. II n. 231: 1313 allgemeiner Arrestbefehl gegen Brügger und Zugewandte in Kraft. — 12. März 1315 wird ihnen ein befristeter Geleitsbrief ausgestellt, eb. n. 251 Anm. 1. — Eb. n. 378: 19. April 1321 war Haftentlassung der arrestierten Flandrer erfolgt. — Eb. n. 399 Anm. 1: Vom 17. April — 24. Juni

Stellung Brügges als Stapelplatz großen Einfluß; aber die Schäden der vergangenen dreißig Krisenjahre konnten sie nicht wieder gut machen.

Auch in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts war ja der flandrische Handel nicht unbehelligt geblieben. Aber die Arrestationen König Johanns und Heinrichs III. waren vorübergehend, die Konfiskationen nicht gerade drückend, die Geldsummen für den englischen Fiskus[1] erschwinglich. Es hatte Jahre gekostet, Wollausfuhrverbote wirksam zu machen. Der flandrische Handel überwand alle diese Störungen ohne viel Aufhebens, so lange keine ernstlichen Konkurrenten auf seinem eigensten Gebiet, dem Woll- und Tuchgeschäft, vorhanden waren. Seit jenen, durch die unzeitigen Geldinteressen Margarethas hervorgerufenen Wirren traten Nachbarn und fremde Völker als lachende Erben die Hinterlassenschaft des flandrischen Eigenhandels an. Zur Zeit Simons von Montfort waren die Flandrer noch die Hauptexporteure der englischen Wolle[2]. Während der Krisen zogen Kaufmannschaften zweiten und dritten Ranges, Nordfranzosen, Brabanter, Holländer einen großen Teil der Wollausfuhr an sich. 1273 erwarb Amiens fast ein Zwölftel aller Lizenzen, Brabant erhielt ein Sechstel[3]. Dasselbe Territorium kaufte 1277/1278 (Januar) 10,3 %, nach Frankreich gingen 21,8 %, während Holland 20,8 % der gesamten Wollausfuhr an sich nahm[4]. Man konnte freilich mit Sicherheit darauf rechnen, daß diese minder geld-

1323 können die Brügger sich aus Schottland frei nach England oder Flandern begeben. — Bessere Verhältnisse bahnen sich 1337 an, eb. n. 600 Anm. 3; es folgt das Jahr der Schlacht bei Sluis 1340, eb. n. 652 Anm. 4; III n. 567; cart. I n. 264 und 568.

[1] Hans. U. B. I n. 70, 116, 173, 177. — n. 120, 157, doch 158. — n. 279 f.

[2] MG. SS. XXVII S. 497_{18} Thomas de Wykes Chronicon: Totam lanam regni, quam non solum mercatores Flandrie, sed Anglie et aliarum provinciarum ad portus deduxerant.

[3] Hans. U. B. III S. 407, daselbst eine Liste der noch beteiligten Städte und Landschaften, darunter die ehemals flandrischen Arras und St. Omer.

[4] Kunze n. 366.

[redacted]

kräftigen und routinierten Kaufleute zurücktreten würden, sobald nur einigermaßen friedliche Zustände sich einstellten. Weit gefährlicher für die Vlamen war das Vordringen der Deutschen und Italiener im Wollgeschäft. 1267 finden wir zuerst deutsche Kaufleute, die zusammen mit englischen Händlern ein Schiff mit Waren für Flandern von England nach Seeland abfertigen[1]. Zur Konfliktszeit 1272 werden Lübische und Dortmunder Kaufleute aus englischem Arrest entlassen, dem sie wegen widerrechtlichen Verkehrs mit den Flandrern verfallen waren; eine Ladung Wolle hatten sie, vermutlich ohne königliche Lizenz, nach Flandern verfrachtet[2]. Im selben Jahre tauchen unter der Masse der Yprer Meßbriefe zuerst deutsche Namen auf[3]. Nur Kaufleute der fortgeschrittensten Städte, voran Lübeck, in bedeutendem Abstand Köln und einzelne Dortmunder, Braunschweiger, Hamburger haben damals ihre Wolle zu Ypern an den Mann gebracht. An der Wollausfuhr Englands 1277 bis Januar 1278 nehmen die Deutschen bereits an vierter Stelle mit 11,6 % teil. — Dasselbe Schauspiel wiederholt sich in größerem Maßstabe bei den Italienern. Damals stehen sie mit 29,6 % an der Spitze der Exporteure[4].

Mußten auch die Empfänger der Lizenzen selbst einen Eid ablegen, die Wolle nicht nach Flandern zu verhandeln[5], so gelangte

---

[1] Hans. U. B. I n. 649.

[2] Lüb. U. B. II 1. n. 42, ungenaues Reg. Hans. U. B. I n. 707. Auch 1277 kommt Übertretung der englischen Verordnungen vor, eb. n. 788.

[3] Anhang n. I. Lübeck hat von 1272—88 unter 27 deutschen Kaufleuten 14, die sich 18 Briefe ausstellen lassen; Köln zählt 8 Bürger und 9 Briefe; 3 Dortmunder und 2 Braunschweiger sind in je zwei Fällen Gläubiger; ein Hamburger wird zweimal genannt. Der Wollhandel ergibt sich nicht nur aus den zwei Einträgen, die Wolle nennen, sondern auch durch die Personen der Gläubiger, die Des Marez als Yprer Drapiers erkennt (briefliche Mittlg.).

[4] Kunze n. 366. Ferner Des Marez S. 75 Anm. 4, auch Diegerick VII S. 19. Hier sei auf Schaubes Ausführungen S. 413 hingewiesen; ursprünglich zieht nicht die Wolle die Italiener nach England, sondern das Bedürfnis der englischen Krone, Geldmittel im Auslande, besonders an der Kurie flüssig zu machen.

[5] Kunze S. 331 Anm. 1 — Hans. U. B. I n. 788.

sie gleichwohl durch Zwischenhand oder auf Umwegen in das Textilrevier westlich der Schelde. Der vlämische Tucher bekam sie, wenn auch verteuert, schließlich doch. Dagegen hatte der flandrische Aktivhandel, der schon durch die Ausweisungen, Konfiskationen und Kapereien am meisten betroffen wurde, die ganze Zeche zu zahlen[1]. Inzwischen rückten die Lombarden zur meistbegünstigten Nation auf, und die Deutschen erhielten besondere königliche Aufforderung zum Handel in England[2]. Über beiden hing nicht das Damoklesschwert Handel und Wandel störender, dynastischer Politik.

Diese Schläge hätte nur ein aufstrebender, zäher und opfermutiger Kaufmannsstand pariert. Darüber verfügte aber Flandern und insbesondere Brügge um die Wende des 13. Jahrhunderts nicht mehr. Die flandrische Hanse hatte auf Erneuerung ihrer Kräfte aus den unteren Volksschichten verzichtet. Wer durch Handarbeit sein Brot erwarb oder Hökerei betrieb, war durch gehässige Rechtsbestimmungen vom Englandhandel ausgeschlossen. Diese Verkennung des plebejischen Prinzips im Handel, das allein eine Kaufmannschaft über einige Generationen hinaus leistungsfähig erhalten kann, rächte sich jetzt aufs schwerste. Um 1300 sind die einst in der Englandfahrt tätigen Brügger Geschäfte satt; andere Erwerbszweige oder reiner Rentengenuß machen sich bei diesen Familien vor und neben dem Auslandhandel breit. An aufstrebendem Nachwuchs fehlt es. So vegetiert der Brügger Eigenverkehr in England fort; aber die Zeit der Blüte ist vorüber. Wie der flandrische Aktivhandel überhaupt, verkümmert er und stirbt ab.

---

[1] Vgl. die Statistik über Woll- und Häuteausfuhr aus Newcastle-on-Tyne (1294—98), Kunze n. 368: Holländer und Flandrer 6 %, Italiener 69 %, Deutsche 25 %.

[2] Hans. U. B. I n. 1128 und Anm. 3 (26. Sept. 1293) — Close Rolls Edw. I 1 S. 375: Am 5. Nov. 1294 wird gegen den König von Frankreich und Flandern Kaperfreiheit ausgesprochen, Deutsche, Brabanter, Holländer, Seeländer werden eingeladen.

[redacted]

e) Der englische Handel und Stapel zu Brügge.

Wenn im 14. und 15. Jahrhundert englische Produkte, Wolle und späterhin Tuche, weitaus am häufigsten auf dem Kontinent in Brügger Warenkellern lagern, so ist das bereits Ausfluß der Bedeutung des englischen Stapels. Brügges Aufkommen ist aufs engste verknüpft mit seinem Eigenhandel, aber keineswegs identisch mit dessen Kurve. Da es vielmehr auch in die zweite Epoche — Brügge als Stapelplatz — hinübergreift, so haben wir diese wenigstens kurz zu skizzieren. Zuvor müssen wir aber etwas näher auf den durch englische Kaufleute ausgeübten Handel eingehen.

Schon 1200 hatte eine Urkunde König Johanns[1], die den Flandrern Sicherheit in England versprach, auf englische Kaufleute in Flandern Rücksicht genommen. Viel Gewicht ist dergleichen diplomatischen Abmachungen indessen nicht beizulegen; in Wirklichkeit war der damalige englische Handel nach dem Kontinent nur gering. Was vorhanden war, kam in erster Linie über das Swin ein[2]. Von den englischen Gemeinden waren vorvorzugsweise London, Winchester, Southampton, Worcester, Lincoln, York und Oxford beteiligt[3]. Londoner Kaufleuten wurde 1265 große Partien Wolle konfisziert. Ihrer acht treten uns 1270 „als Kaufleute von England und Irland“ entgegen, deren Wolle Margaretha an Crestien li Grans, Bürger von Brügge, für 1267 lb. 5 s. 5 d. st. verkaufte. Einige von ihnen wie Nicholon von Ludlow aus Salisbury vereinigen ansehnliche Werte in ihrer

¹ Hans. U. B. I n. 55.

² Vgl. Sharpe. Von 1350—70 werden 24 Schreiben an Brügge versandt, welche die mannigfachsten Beziehungen zwischen Brügge und London aufweisen; 10 sind zugleich an Sluis gerichtet. Gent und Ypern erhalten je einen Brief. Wenn das Übergewicht Brügges im 13. Jahrhundert auch nicht in gleicher Weise bestehen mag, vorhanden ist es zweifellos.

³ Hans. U. B. I n. 170 (J. 1224). Englische Kaufleute und Schiffer in Beziehung zu Flandern, Close Rolls Henry III 1 S. 356, 358, 365 — Pat. Rolls desselben 1 S. 463, 507 (1224—1230).

⁴ Varenbergh S. 208 n. 3.

Hand; Nicholon verliert 345 lb. 13 s. 31 d. Ein Johann von Ludlow und Nicholon selbst sind auch sonst als Besucher der flandrischen Messen bekannt[1]. Mindestens einer der Kaufleute, Adam von Wesseghem der Junge aus Lincoln, war wohl sicher vlämischer Herkunft und stand damit unter der englischen Kaufmannschaft nicht allein[2]. — Auch die Engländer litten schwer unter den Wirren der siebziger Jahre[3], und wie alle Fremdkaufleute wurden sie zu Beginn des folgenden Jahrzehnts in einen Zwist mit Brügge verwickelt. Ein Freibrief vom 21. Sept. 1282 machte ihm ein Ende. Es wurde ihnen darin freier Verkauf an jedermann ohne Beschränkung auf einen Zwangstapel zugesagt; auch verfügte der Vertrag ein schiedsgerichtliches Verfahren in Handelssachen und verpflichtete sie zum Besuch der Turholter und Liller Messe[4]. Ihre Rolle war im ganzen indessen nur bescheiden, und auch später, als hinter ihnen der königliche Machtspruch stand, der durch den Wollstapel Brügge beständig in Atem halten konnte, entsprach ihr Auftreten doch nicht entfernt der Machtfülle ihres Herrschers. In Brügge haben sie es zu einem eigenen Wagehause[5] eher gebracht als die Deutschen, was damals übrigens nicht unbestritten ein Vorzug war; aber sie zählten nicht zu den beiden Schiffahrtsnationen am Swin und

---

[1] Des Marez n. 157 und Anm. 1 — Saint-Génois n. 603.

[2] So und nicht Messeghem, wie Varenbergh will, ist wahrscheinlich zu lesen. Wesseghem liegt unweit Ursel in Ostflandern. Schon zu König Johanns Zeit werden Flandrer königliche Kaufleute, so Hugo Oisel, Hans. U. B. I n. 51 (1199); cart. I n. 94 — St. R. 1285 Simon von Gent, Bürger von London.

[3] Arnald MG. SS. XXVIII S. 538 ff. — Hans. U. B. I n. 739 und 900 Anm. 1. — 1285 taucht eine Straße der Engländer in Brügge auf, Inv. Intr. S. 489. Interessant ist der Prozeß des leider unbenannten mercator de Gales, der sich als burgensis et de terra domini Eduardi bezeichnet. Er ficht 1272 mit Erfolg Gräfin Margarethas Konfiskation von Wolle im Werte von 8000 lb. tur. vor dem Pariser Parlament an, cart. I n. 72.

[4] Gedruckt Close Rolls Edward I 3 S. 186. Zur Zeit der Handelswirren 1281 erwähnt ein Brief Halberstadts an Lübeck englische Kaufleute in Brügge, Hans. U. B. I n. 875.

[5] Hans U. B. III n. 212 und Inv. Intr. S. 446.

[redacted]

mußten sich am dortigen Zoll mit minderem Recht als Spanier und Deutsche begnügen[1].

Als die englische Krone sich mit dem Wollstapel eine wichtige Waffe schuf, änderte sie zunächst nichts an Brügges, durch Eigenhandel wohl erworbener Stellung als hauptsächlicher Rohstoffmarkt. Wenn früher die Ausfuhr nach dem Kontinent dem Belieben jedes einzelnen Kaufmanns überlassen blieb, so setzte jetzt die königliche Autorität einen gewissen „Stapelplatz“ fest. Dorthin mußten Wolle und Pertinenzen angebracht und zum Verkauf ausgestellt werden. Das galt nicht nur für den Konsum der südlichen Niederlande „Brabant, Flandern und Artois“[2], wo ja tatsächlich immer noch die größte Partie auf die Webstühle kam, sondern auch für die weitere Ausfuhr nach Südeuropa, die über Flandern sich vollzog[3], so daß unter normalen Verhältnissen Brügge auch für Italiener und Spanier Bezugsort der englischen Wolle war.

Der erste, der die Wollausfuhr den Zwecken der Zentralgewalt nutzbar machte, war vielleicht Simon von Montfort[4]. Seinen Anregungen sind ebenso wie auf verfassungsrechtlichem Gebiete die Eduarde gefolgt. Vor Eduard I. ist von einem englischen Stapel nichts bekannt[5]. Ja, die Urkunde seines Nachfolgers vom 20. Mai 1313 spricht es selbst aus, daß es sich

[1] Reglement S. 80 und 51. — Auch die Abbildung ihres Hauses zu Brügge bei Sanderus macht nicht den stattlichen Eindruck wie die der anderen Kaufmannschaften.

[2] Die Stapelurkunde vom 20. Mai 1313 bei Varenbergh S. 440 n. 2, der sie aber irrtümlich zu 1312 setzt. Der Wollstapel umfaßt auch die Vließe mit, da die Wolle vielfach an ihnen belassen ist, wenn sie im Swin anlangt. Dazu stellte man dann Häute (coria), cart. I n. 265.

[3] Hans. U. B. III. Anh. I n. 569.

[4] Sollte das nicht der Sinn der Notiz des Thomas de Wykes MG. SS. XXVII S. 497_{18} sein?

[5] So richtig W. v. Ochenkowski, Englands wirtschaftliche Entwicklung im Ausgange des Mittelalters. Jena 1879. S. 187. — Georg Schanz, Englische Handelspolitik. Leipzig 1881. I S. 229, stützt sich zu sehr auf Varenbergh. Übrigens wäre auch hier eine Spezialuntersuchung am Platze.

um eine neue Einrichtung, Schaffung eines gesetzlichen Stapels, handelt. Wir haben keinen Grund, dies anzuzweifeln. Wenn zuvor die Engländer ihre Wolle nach Aardenburg verfuhren und man das einen „Wollstapel“ nannte[1], so lag noch kein Stapelzwang vor; man folgte einer königlichen Aufforderung, weil man sich dadurch einen größeren Rechtsschutz sicherte[2]. Jener Aardenburger „Stapel“ war nur ein durch königliches Dekret geförderter und geschützter Wollmarkt, unterschied sich also wesentlich von dem nunmehr 1313 zu errichtenden Stapel.

Eduards II. Verordnung faßt noch nicht eine bestimmte Stadt ins Auge. Ihre Auswahl und eine spätere Verlegung wird der englischen Kaufmannschaft zu Brügge anheim gegeben. Unter normalen Verhältnissen war es jedoch nicht zweifelhaft, daß Brügge den Stapel erhielt. Damit wurde der Stadt seine ausgezeichnete Organisation zu Diensten. Die englische Staatsgewalt sorgte durch sorgfältige Kontrolle, daß der Wollexport tatsächlich nur Brügge zukam. Der Exporteur hatte sich im Ausfuhrhafen den Zollbeamten eidlich zu verpflichten, nur nach dem Stapelort zu verfrachten und dort zum Verkauf auszustellen. Darüber erhielt der Kaufmann einen Ausweis, den er sogleich dem Constapler und dem Mayor des Stapels, dem königlichen Kommissar und dem Genossenschaftsbeamten der Kaufleute, vorzuzeigen hatte. Eine Kontrolle der Zollbeamten und ihrer Rechnungsablage war gleichfalls vorgesehen[3], und Ausfuhr nach anderen Plätzen wurde bestraft[4]. — Der große Notstand für Brügge war indessen der Mangel jeglichen Anrechts an den Stapel oder besser gesagt, das Fehlen wirksamer Zwangsmittel,

[1] Hans. U. B. II n. 152, Anm. 3 (1306); vgl. cart. I n. 151 — St. R. Sept. 1305 — 2. Febr. 1306: Raed te hebbene, den stapel van de wulle te behoudene.

[2] Die Urk. Kluit II, Teil 2, S. 982 kennt den Ausdruck „Stapel“ gar nicht. Näheres über die Stapel zu Brügge s. unten, wo wir auch auf diese Fragen zurückkommen.

[3] Cart. 1 n. 265.

[4] Hans. U. B. II. n. 372.

wenn der englische König ihn verlegen wollte. Verträge[1] haben sich, wie so häufig, als brüchig erwiesen. Es stand eben ganz im Belieben der Krone, anderweitig über den Stapel zu verfügen. Hier half nur die Gewöhnung an den alten Wollmarkt zu Brügge[2].

---

[1] Eb. n. 652 Anm., 1340 März 29.

[2] Leider konnte sich diese Arbeit mit Schaubes wertvoller Studie, die Wollausfuhr Englands vom Jahre 1273, Vierteljahrsschrift VI H. 1 (1908) S. 39—72, nicht mehr auseinandersetzen. Sie behandelt die ersten Jahre der flandrisch-englischen Verwicklungen bis 1279, also ein Thema, für das ich, ohne von Schaubes Aufsatz zu wissen, eine Spezialarbeit herbeiwünschte, vgl. oben S. 59 Anm. 1. Unsere beiderseitigen Ausführungen ergänzen und berichtigen sich in willkommener Weise.

2. Schottland und Irland.

Einige charakteristische Züge fügt Schottland dem Bilde ein, das der Verkehr Brügges mit den Britischen Inseln bietet.

Auch Schottland war durch die flandrische Expansion betroffen, und Söldner[1] und Händler fanden sich dort ein. Nach Berwick war schon 1213 ein Brügger Segler unterwegs[2], wie es auch später ein Hauptausfuhrplatz blieb[3]. Zu Rocksburg[4] am Teviotdale, also im Hinterland von Berwick, war eine Schuldsumme zu zahlen, die eine Brügger Handelsfrau, Kateline, Witwe Poels de le Mote, zu fordern hatte. Auch sonst sind Brügger in Schottland tätig, und in den herkömmlich besuchten schottischen Häfen konnte man in die flandrische Hanse aufgenommen werden[5].

Schottischerseits werden Inverness, St. Andrews und Cupar, ferner Aberdeen, Edinburgh, Dundee und Perth, sämtlich an der zugänglicheren Ostküste gelegen, erst spät in Brügge erwähnt[6]. Neben den Berufshändlern hatten auch schottische Große, Ritter und Geistliche Waren in Flandern[7]; doch waren Wolle

---

[1] MG. SS. XXVII S. 824_8 Willelmi Neuburg. Hist. Anglicana (1174).

[2] Hardy, Rot. Litt. Pat. I 1 S. 106; vgl. auch MG. SS. XXVIII S. 655_{35} Nicolaus Trivet: Mercatores Flandrenses, qui in villa eadem — Berwick — domum ad modum turris fortissimam habebant (1296).

[3] Cart. I n. 265 (1343).

[4] Des Marez n. 65.

[5] Oben S. 55, vgl. auch cart. I n. 204. Ein Brügger Schiff kommt angeblich von Schottland, wird in Norfolk angehalten (1318).

[6] Hartung in der Historischen Zeitschrift Bd. 28 (1872) n. 11, Reg. Hans. U. B. III n. 117; eb. n. 127 und 131 (1348). Seit 1291 ist eine Schottenstraße in Brügge nachweisbar, Inv. Intr. S. 439.

[7] Saint-Génois n. 834 (1296).

[redacted]

und Leder wohl Erzeugnisse ihrer eigenen Güter, sie selbst also Produzenten, nicht Vermittler, wie die bürgerlichen Kaufleute.

Durch den Ausbruch der flandrisch-englischen Wirren in den letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts wurde auch der Warenzug zwischen Schottland und Flandern in Mitleidenschaft gezogen, vollends als Philipp IV. der Schöne mit Eduard I. Händel bekam. Der französische König ist 1295/96 energisch für seine Verbündeten, die Schotten, eingetreten, sobald Graf Guido in Flandern Hand an ihr Gut zu legen wagte[1]. Es ist von Interesse, daß Brügge sich dabei in striktem Gegensatz zu seinem Landesherrn befand und seinen Maßregeln direkt entgegenarbeitete. So hatte der Graf trotz Brügger Vorstellungen den Verkauf schottischer, in Flandern arrestierter Wolle befohlen. Das Brügger Stadtregiment, die Schöffen, wandten sich darauf an ihre Kollegen von Douai, die Stadt möchte ihren Bürgern den Ankauf des Guts verbieten, mit der einleuchtenden Begründung, „daß zuviel Schaden und Beschwerden für Flandern daraus hervorgehen würde, wenn ein Flandrer die Wolle kaufte“[2]. Zweifellos, daß die regierenden städtischen Kreise bei ihrem Vorgehen in erster Linie das Interesse ihres Kaufmannsstandes im Auge hatten; aber ebenso sicher ist es, daß sie hier viel weitsichtiger für das Landeswohl sorgten als Graf Guido. — Während der französischen Okkupation Brügges von 1297—1302 haben die Schotten jedenfalls, so oft es bei der Kriegszeit möglich war, Brügge, die Stadt ihrer Verbündeten, aufgesucht. So erlitten sie eine besonders schwere Einbuße, als die Erhebung des Jahres 1302 gegen die Franzosenherrschaft auch Konfiskation sämtlicher Schottengüter durch die Stadt Brügge mit sich brachte. Soweit wir nachrechnen können, waren es 1331 lb. 12 s. 11 d., wovon der weitaus größte Teil auf Wolle

---

[1] Hans. U. B. I n. 735 Anm. 2; eb. n. 1142 Anm. 1. Eb. n. 1173 Anm. 1. — Saint-Génois n. 834 und 841.

[2] Der interessante, leider undatierte Brief bei Dehaisnes n. 16. — Weitere Beziehungen zwischen Flandern, Brügge und Schottland von 1293—1315 ergeben sich aus Pat. Rolls Edward I 3 S. 246, cart. I n. 108, 187, 211, 242, Hans. U. B. I n. 1229, II n. 252 Anm. 1.

und Vliesse entfiel. Auch Häute und Lachse hatten Schotten angebracht[1].

Die schottische Wolle spielte alsbald eine Rolle, wenn die Lieferung aus England stockte. Aber weder quantitativ noch qualitativ konnte sie je die englische ersetzen. Auch war der arme Schotte ein schlechter Käufer des teueren Tuches, und die Erzeugnisse des Gewerbfleißes — Wagenräder und Schiebkarren fielen dem Verfasser des „Büchleins von der englischen Staatsklugheit"[2] auf — boten nur ein ungenügendes Äquivalent. Nach alledem stand der Verkehr Schottlands trotz seiner Wollproduktion weit hinter dem mit England zurück.

In noch höherem Maße gilt dies von Irland. Irische Waren, Häute aus Ulster[3], kennt schon der Dammer Zolltarif von 1252, und irische Wolle[4] spielt im Brügger Wollwerk eine gewisse Rolle. Bei der Neuordnung der Maklergebühren (8. Mai 1303) wurde für den großen Sack irischer Wolle eigene Taxe vorgesehen[5]. In Händen irischer Kaufleute waren diese Erzeugnisse des Landes indes nur selten. Zwar werden die Eigentümer der von Margaretha verkauften Wollpartien als „Kaufleute von England und Irland" bezeichnet[6]; aber wir wissen nicht, wer unter ihnen Irland angehörte und ob nicht diese „Irlandfahrer" Engländer waren, welche die Insel besuchten. Flandrer sind jeden-

---

[1] Compte S. 8—11, 187. Unter dem schottischen Gut ist übrigens nicht nur Einfuhrgut zu verstehen; auch ihre Einkäufe in Flandern hat man ihnen sicher abgenommen.

Das Brügger Verzeichnis fügt noch Käse und Talg (sui) hinzu.

[2] Das Vorstehende nach dem Libell v. 250ff. — St. Omers Wollimport aus Schottland bei Giry S. 327.

[3] Duodena coriorum, que dicuntur vulsters, Hans. U. B. I n. 432.

[4] Recueil S. 396_{16}, 443_{15}, 469_{21}.

[5] Cart. I n. 140. — Das Libell v. 656ff. kennt außergewöhnlich viele irische Produkte, Wolle, Häute, Felle usw., daneben noch Fische, Leinwand, faldyng, wie denn der Verf. besonders gut über Irland unterrichtet ist, Einl. S. 14. — Das Brügger Verzeichnis gibt schlankweg cuir et lainnes.

[6] Varenbergh S. 208 n. 3.

[redacted]

falls auch dort erschienen[1]. Dagegen stammt die erste ausschließlich an Irländer gerichtete Zusage sicheren Verkehrs in Flandern erst aus dem Jahre 1387, die früheste Erwähnung zweier irischer Barken im Swin gar erst von 1404[2]. Nehmen wir also das späte Auftreten und die geringe Intensität des Eigenverkehrs zum Maßstab, so ist Irland wohl noch hinter der Bretagne einzurangieren.

---

[1] CRH 2 XII (1859) S. 89 n. 1519: Johann Telekin, Bürger von Monikerede am Swin hat in Cork Schaden erlitten, vgl. auch S. 43 n. 2303. — Derselbe Close Rolls Edward I 1 S. 487 (1278). Über die Dinanter in Waterford vgl. oben. S. 41 Anm. 3.

[2] Cart. I n. 521. — Neben England, Schottland, Wales findet sich auch Irland in diplomatischen, den Handel berührenden Abmachungen erwähnt, eb. n. 112 und 122.

6. Kapitel. Die Territorien der Südersee, Holland, Utrecht, Geldern. Die Friesen.

Auch in der zweiten Zone des Brügger Inlandsverkehrs befanden wir uns auf Reichsboden. Noch einmal ist eine Reihe von Landschaften auszunehmen, ehe wir uns dem deutsch-flandrischen Verkehr zuwenden. Denn die Gebiete der Südersee, denen die Friesen überhaupt angeschlossen werden mögen, verdienen diese Sonderstellung. Am nächsten stehen sie den Maasterritorien. Mit ihnen haben sie den Doppelcharakter des Durchgangs- und Eigenverkehrs ebenso gemein wie die spätere Entwicklung städtischen und kommerziellen Lebens, nicht zum wenigsten durch eine fehdevolle Vergangenheit im 12. Jahrhundert, der Zeit des flandrischen Aufschwungs, hervorgerufen[1]. Anderseits ist die Südersee nicht so eng wie die Maaszone mit der flandrischen Wirtschaft verknüpft. Sie ähnelt eher der Normandie und den nordfranzösischen Küstenlandschaften mit ihrem Nachbarverkehr und Vertrieb von Landesprodukten. Den Deutschen wiederum stehen die süderseeischen Territorien zu selbständig gegenüber, um sie ihnen zuzugesellen[2].

---

[1] Vergl. P. J. Blok, Geschichte der Niederlande. Gotha 1902. I. S. 203/04 und Johannes Kröger, Niederlothringen im 12. Jahrhundert. Oberrealschulprogramm. Elberfeld 1894.

[2] Schon 1252 werden beim Brügger Zoll die holländischen Fischhändler, illi de Hollandia vel alii extranei, deren Vertrieb den Kaufmann des Reichs nichts angeht — que modo mercatores imperii non tangunt, besonders behandelt. Hans. U. B. I. n. 435. — Von den Städten Seelands, Hollands und Frieslands gehören später nur einige westfriesische und diese auch nur im 15. Jh. der deutschen Hanse an. Die Utrechter und Gelderschen Gemeinwesen wahren sich innerhalb der Hanse eine merkliche Sonderstellung.

[redacted]

Die Vlamen sind zuerst am Platze. 1128 erhalten sie freien Durchzug von Gertrud, Gräfin von Holland, zugesagt[1]. Schwerlich sind sie viel früher an der Südersee erschienen; wo 1122 in Utrecht eine ganze Reihe fremder Kaufmannschaften genannt werden, fehlen sie noch[2]. Aber wenn man auch des weiteren von Holland passierenden Flandrern hört[3], umsoweniger von einem Verkehr im Lande selbst. Auffällig ist das Schweigen der verhältnismäßig reichhaltigen Nachrichten des alten Handelsplatzes Utrecht[4]. Nicht einmal findet man bis 1300 Flandern erwähnt. Der Handelszug des Rheins entwickelt sich zunächst recht deutlich getrennt von dem der flandrischen Lande. Es fehlt auch an Waren, die den Nachbarverkehr ausweiten könnten: Das flandrische Tuch findet sich, wo man auf Absatz inmitten der ländlichen Bevölkerung hoffen kann, wie in Harlem[5]; die Holländer bringen ihre Lachse, Störe und Aale auf den Brügger Markt; im Handel der Anwohner der Südersee figurieren Heringe, Getreide und Hülsenfrüchte[6], und aus den friesischen Gebieten werden Pferde und Vieh importiert. Wir müssen einmal der etwas platten, aber wichtigen Wahrheit Ausdruck geben, daß sich eher zwischen Ländern verschiedener Lebensbedingungen ein bedeutender Handel entwickeln wird als zwischen gleichgearteten Gebieten.

---

[1] Galbert MG. SS. XII S. 609_{31}, vgl. Pirenne, Passio S. 56 Anm. 4.

[2] Hans. U. B. I n. 9.

[3] Eb. n. 41 (1195).

[4] Junghans, Utrecht im Mittelalter, Forschungen z. deutschen Gesch. IX. Göttingen 1869. S. 523 nimmt Utrechter Handel in Flandern trotz Schweigen der Quellen an. Für das 12. und 13. Jahrhundert kann ich nicht beistimmen. Zu 1347 hören wir indessen von Utrechtern, die in Brügge nach ihrer Gewohnheit ihrem Geschäft obliegen, vgl. J. C. Overvoorde en J. G. Ch. Joosting, De Gilden van Utrecht tot 1528. Werken der vereeniging tot uitgave der bronnen van het oude vaderlandsche recht gevestigd te Utrecht. 1. reeks. No. 19. Haag 1897. I S. 123.

[5] Hans. U. B. I n. 745 (1274).

[6] Eb. n. 779 (1276).

So ist die Ausbeute nicht reichhaltig. Hinzu kommt, daß in diesen Gebieten das platte Land vielfach zum Swin handelt, wovon bei der Struktur der Überlieferung nur geringe Spuren vorhanden sind. Gibt es aber fortgeschrittenere städtische Orte, so können wir sie auch in Verbindung mit Brügge nachweisen. Relativ viel ist über den alten Wiltenort Dordrecht zu sagen. Es sah am 19. Mai 1295 seinen Zoll in die Hände eines Brügger Geldmannes, des Gielis Clawarde übergehen[1], und 1300 — der holländische Graf nahm teil an Flanderns Verwicklungen mit Philipp dem Schönen von Frankreich — ist den Flandrern freies Geleit daselbst versprochen worden[2]. Als in diesen bewegten Zeitläuften 1303 auf Seeland gefochten wurde, haben sich die Dordrechter gleichen Rechtsschutz von Brügge und Philipp von Thiette, dem Verweser Flanderns, verwilligen lassen[3]. Anderseits ist Dordrecht der Ort, wohin man 1276 und 1277 den Handel der Overysselschen Städte und den der Hamburger vom Swin abzulenken sich bemühte[4]. 1298, als Brügge französisch, das Swin in den Händen der Dampierres war, ist der Versuch wiederholt, und diesmal hat Graf Johann I. bei Kampen[5] und Gröningen[6] wohl mehr Erfolg gehabt. — An eigenen Erzeugnissen sandte Dordrecht, dessen Tuchmacherei und Maklerwesen[7] sicherlich von der Nähe Flanderns und Brügges profi-

---

[1] Oorkondenboek II n. 909f. — Suppl. n. 263, 308, Geldgeschäfte Brügger Bürger mit holländischen Grafen und Herren.

[2] Hans. U. B. I n. 1333. Das Geleit vom 6. Mai 1295, Hans. U. B. I n. 1183, war wohl durch den Vertrag vom 8. Jan. 1296 eb. n. 1206, bereits wieder hinfällig geworden. Ob der 1324—26 zeitweilig den Brüggern verliehene Schutz durch Wilhelm III. von Hennegau und Holland nicht mehr dem Verkehr mit dem Hennegau galt, steht dahin.

[3] Hans. U. B. II. n. 42 und 44.

[4] Eb. I. n. 779 (1276) und n. 802 (1277).

[5] Oorkondenboek Suppl. n. 319, Hans. U. B. I n. 1272.

[6] R. K. Driessen Monumenta Groningana. Groningen 1822. III. n. 136, Hans. U. B. I n. 1277.

[7] Hans. U. B. I n. 776, 778 u. 1090. Beeinflussung des holländischen Zollrechts durch das flandrische, eb. II n. 276.

[redacted]

tierten, Binsenmatten zum Swin[1]; auch partizipierten seine Bürger an dem Holzhandel den Rhein hinunter, der in Flandern endete[2], und wenn man heute Dordrechter Fahrzeuge auf Brügges Grachten antrifft, so war das Gleiche im Mittelalter der Fall[3]. Sonst ist in der Grafschaft Holland als einziger Ort Harlem anzuführen, dessen Bewohner sich in Flandern vorfinden[4].

Dagegen haben die Städte der östlichen Uferlandschaften der Südersee lebhafte Frachtschiffahrt zum Swin betrieben. Ihrer sieben zählt im 14. Jahrhundert ein gräflich-flandrischer Beamter zu Sluis auf: Kampen, Zwolle, Deventer, dann die drei Gelderschen Harderwyk, Elburg, Zutfen und endlich Stavoren[5]. Indessen haben sie ihre Fahrten auf Brügge schon früher begonnen, wenigstens die drei erstgenannten nebst Wilsum bereits vor 1276[6]. Kaum zufällig wird der Hering an erster Stelle unter ihren Waren genannt. Hier ist schon der Einfluß ihres Auftretens auf Schonen und der Umlandsfahrt nicht zu verkennen, der ihnen zu einem bedeutenden Eigenverkehr verhilft[7]. Kampen vor allem, das der Verfasser des Zollkommentars stets an erster Stelle der Osterschen Städte nennt, hat zeitweilig für Brügge die größte Rolle während der großen hansischen Handelssperre (1358—60) gespielt[8].

---

1 Reglement S. 34: Matten van Dordrecht comende, van biesen ghemaect.

2 St. R. 1336—37 — Inv. II S. 194.

3 Cart. I n. 413 (zu 1386—87).

4 1253 sind zwei Harlemer daselbst in Arrest gelegt, Warnkönig I n. 26, III § 5. — Nach den St. R. 1305—06, cart. I n. 151, werden dem Schultheiß von Harlem und seinem seriant Präsente überreicht. — In Egmond war man über den großen Brand Brügges 1184 gut unterrichtet, vgl. MG. SS. XVI Ann. Egmund. S. 469_{48}. Brügger Händler in Westfriesland bei Saint-Génois n. 1139 (zu 1306).

5 Reglement S. 50. — Zutfener Bürger schulden einem Rostocker Ratmann. Zahlungsort ist Brügge, Mecklb. U. B. X n. 7112 zu 1350, vgl. auch Hans. U. B. III n. 497 Anm. 1.

6 Eb. I n. 779.

7 Schäfer, Das Buch Einl. S. 66.

8 G. v. d. Osten, die Handels- und Verkehrssperre des deutschen Kaufmanns gegen Flandern 1358—60. Diss. Kiel 1889.

In den friesischen Gebieten treten die Städte völlig zurück, und die Friesen, die sich häufig am Swin sehen lassen, sind Bewohner des platten Landes. Zu 1252 erfahren wir, daß ihnen Damme am Swin zum Markt angewiesen war, wo sie zusammen mit den „Dänen" ihre Pferde und Ochsen zum Verkauf auftrieben[1]. Unter diesen „Dänen" haben wir wohl auch Edomsharder und ihre Nachbarn, also gleichfalls Männer friesischen Stammes zu verstehen[2]. Vor Holländern und Seeländern genießen beide das Vorrecht, auch an den östlichen Hafenorten des Swin wie Kokside, Ostburg, Slepeldamme oder Sluis Zoll zahlen (upslaen) zu dürfen, ohne ihn noch einmal in Damme zu erlegen. Als Marktort hat sich Damme speziell um sie bemüht[4]. Ihre Landschaften, wie das Jeverland Astringien[5], das Wangerland[6] an der Jade und das Land Norden[7] haben sich zu Handelszwecken auch wohl in diplomatische Verbindung mit dem flandrischen Grafen, ja mit dessen Lehnsherrn, den König von Frankreich gesetzt. 1269 war das Swin der Sammelpunkt für die friesische Kreuzzugsflotte von 50 Segeln[8]. In Brügge nahm man lebhaftes Interesse an den Ereignissen dieser Gebiete; wir wissen, daß Graf Florenz V. von Holland seinen Sieg über die Friesen bei Hoogwoude (1282) der Stadt meldete[9].

[1] Hans. U. B. I n. 432 (1252): Si Frisones vel Daci equos et boves illuc adduxerint ad vendendum, debent, sive vendantur sive non, pro quolibet 2 d. — Die eb. n. 1048, 49, 51 genannten friesischen Landschaften, die in Holland Zoll zahlen, werden zum Swin verkauft haben.

[2] Eb. III n. 320 und 328 (1355) — Edomsharde versinkt 1634 in den Fluten, eb. S. 139 Anm. 3.

[3] Regl. S. 36.

[4] Hans. U. B. III n. 154.

[5] Eb. II n. 545 Anm. 3 mit falscher Datierung, berichtigt III n. 645 (1335 März 23.). Eine flandrische Archivalnotiz spricht irrtümlich von marchans de chevaux de la ville de Yvere (Jever) en Frise.

[6] Eb. III n. 647.

[7] Eb. n. 154 (1349). Im Norderalond waren gegen Vlamen Gewalttätigkeiten verübt.

[8] MG. SS. XXIII S. 554$_{38}$ Menkonis Chron.

[9] St. R. 1281—82 — cart. I n. 85: In crastino Magdalene (Juli 23) nuncio comitis Hollandiae litteras afferenti super victoria sua contra Vriesones; vgl. Henri Obreen, Floris V, Graaf van Holland en Zeeland, heer van Friesland 1256—1296. Université de Gand 1907. S. 54.

[redacted]

7. Kapitel. Die Deutschen.

1. Flandrer in Deutschland.

Schon zur Karolingerzeit befuhren Bewohner der Landschaften, die das Mittelalter als Flandern bezeichnet, den Rhein, um die Weine des Elsaß einzuhandeln[1]. Man nennt sie noch Morini; sie mögen aus der früh entwickelten Gegend von St. Omer stammen. Nachdem dann die damaligen Genossen, die Friesen des Rheindeltas, diese Handelsfahrten aufgegeben haben, erscheinen Flandrer, de regno Baldewini venientes[2], wiederum als Händler am Mittelrhein. Diesmal kommen dafür Leute von der flandrischen Küste in Betracht, wenn wir ihre Zollabgabe, ein Widderfell, einen Käse nebst einer Quantität Wein so deuten wollen. Möglich, daß sie auch den Weg zum Soesterland finden und unter den Friesen und „Galliern" des ältesten Soester Stadtrechts einbegriffen sind[3].

---

[1] MG. Poet. Lat. 2 S. 83 v. 115—124, vgl. Häpke, Herkunft S. 323, wo über die Lesung Morini statt marini gehandelt ist.

[2] Hans. U. B. I n. 5: Heinrich IV. bestätigt den Rheinzoll zu Coblenz am 5. Juni 1104. — Mit Keutgen, Hans. Gbll. Jg. 1901 S. 137 Anm. 188 bin ich der Ansicht, „daß der Tarif längst bestehendes Recht kodifiziert"; vgl. auch Karl Lamprecht, Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter. Leipzig 1885. II S. 298 ff.

[3] Das älteste Soester Stadtrecht, geschrieben kurz nach 1120 mit Spielraum bis 1150, dem Inhalt nach älter. § 13: Juris advocati est hereditatem accipere Frisonum et Gallorum. F. Keutgen, Urk. zur Städtischen Verfassungsgesch. Berlin 1901. S. 139 Anm. 2. Gallia ist an sich eine ganz korrekte Bezeichnung für Flandern, vgl. Vita Anskarii auct. Rimberto S. R. G. (Waitz) S. 34: In Gallia cellam Turholt vocatam.

Diesen deutschen Verkehr der Vlamen sollte das 12. Jahrhundert ausgestalten. Wir lernten es bereits als die Epoche der flandrischen Invasion Englands kennen; immerhin sind auch starke Volksteile nach Deutschland gelangt. Gleich anderen Niederländern ziehen sie als bäuerliche Siedler nach den Kolonisationsgebieten diesseits und jenseits der Elbe[1]. Als Tuchmacher und Färber[2] finden sie sich ebenso an der Elbe, in Braunschweig, Hildesheim[3] wie in Wien[4]. Wenn diese Auswanderung auch nicht unmittelbar dem flandrischen Handel zugute kommt, da die niederländischen Bauernsiedlungen ihren argrarischen Charakter festhalten und die Tuchmacher den Vertrieb ihrer Erzeugnisse selbst bewerkstelligen, so erfährt er gleichwohl manche Förderung. Deutschland wird jenseits der Schelde bekannter und gleichsam in den Kreis des ökonomischen Bewußtseins einbezogen. Schon im 12. Jahrhundert ist der Verkehr stetig geworden; der Flandrer pflegt Tuche in Deutschland abzusetzen. Natürlich in weit kleinerem Maße, aber doch deutlich erkennbar tritt die Er-

---

1 Helmold Chron. Slavorum I c. 57, 87 f. II c. 2 S. R. G. (Lappenberg-Pertz). Die Frage nach der flandrischen Teilnahme am niederländischen Kolonisationswerk, die Einzelheiten erschließen könnte, leidet darunter, daß die heutigen Bearbeiter auch nur den Versuch unterlassen, die Anteile der verschiedenen niederländischen Gruppen abzugrenzen. Der sorgsame Theodor Rudolph, Die niederländischen Kolonien der Altmark im XII. Jahrhundert. Berlin 1889. lehnt S. 11 Anm. 1 direkt die schwer auszuführende Untersuchung ab, wie sich die „meistens promiscue“ gebrauchten Bezeichnungen Hollandros, Selandros, Flandros zu einander verhalten. — Literatur bei Eduard Otto Schulze, Die Kolonisierung und Germanisierung der Gebiete zwischen Saale und Elbe. Preisschrift der fürstl. Jablonowskischen Ges. 33. Leipzig 1896. S. 129 Anm. 1.

2 Das Rechtsbuch nach Distinktionen hg. Friedrich Ortloff. Jena 1836. Buch V Kap. 8.

3 Hans. U. B. I n. 212 Anm. 1 (1196).

4 Die Urk. von 1208 bei J. A. Tomaschek, Geschichtsquellen der Stadt Wien. Wien 1877. I n. 2, vgl. auch Luschin von Ebengreuth, Die Handelspolitik der österreichischen Herrscher im Mittelalter, Almanach der kais. Akad. d. Wissenschaften. Wien Jg. 1893. S. 311 f.

scheinung zutage, die sich später auf dem Kolonialboden östlich der Elbe wiederholt. Wie dort die merkantile Erschließung der Ostseegebiete mit der kolonisatorischen Hand in Hand geht, so hat der flandrische Handel nach Deutschland durch die vlämischen Kolonisten Anregung und Unterstützung gefunden.

Nach zwei Richtungen hin bewegte sich der flandrische Handel des 12. Jahrhunderts. Einmal suchte er durch die Grafschaft Holland das nordwestliche Deutschland auf und zweitens blieb er wie bisher der Rheinstraße treu. Schon während der Mitregentschaft mit seinem Vater erhielt Graf Philipp 1164 von Friedrich I. das kaiserliche Geleit für seine Flandrer[1], und 1173 sicherte ihm zu Fulda ein Handelsvertrag mit dem Kaiser wichtige Vorteile. Je zwei Freimärkte zu Aachen und Duisburg, auf denen das flandrische Tuch — acht Wochen im ganzen — feilgeboten werden sollte, Prägung einer gemeinsamen Münze, Abschaffung des gerichtlichen Zweikampfs für die fremden Handelsleute und ungehinderte Fahrt zu Tal und zu Berg auf dem Rhein waren in der Urkunde vorgesehen[2]. Doch geriet hier am Rhein um dieselbe Zeit der Handelszug ins Stocken. Denn seit der Mitte des 12. Jahrhunderts etwa bestritt die Kölner Bürgerschaft den Gentern das Recht zur Bergfahrt über Köln hinaus und hatte auch wirklich im Schiedsspruch des Kölner Erzbischofs Philipp I. von Heinsberg 1178 einen Erfolg zu verzeichnen. Wenn darin der Erzbischof dem Grafen Philipp, der sich für seine Stadt verwandt hatte, scheinbar nachgab und allen Genter Kaufleuten für jetzt und in Zukunft die Bergfahrt erlaubte, so machte der Zusatz „wie es ihnen und ihren Vorfahren vor dem Zwist frei stand“, das Zugeständnis zweideutig und illusorisch. Denn nun konnte nach wie vor das sperrungslustige Köln die Frage aufwerfen, ob die Genter denn je ihre Reise über Köln fortsetzen durften, und von seinem Standpunkte verneinen[3]. —

[1] MG. SS. V Ann. Blandin. S. 29_{32}: Magnam pacem Flandrensibus per terram imperatoris eundi ac redeundi optinuit.

[2] Hans. U. B. I n. 23.

[3] Stein, Beiträge S. 36 Anm. 1 hat im Gegensatz zu der bisherigen Auffassung die Urk., Hans. U. B. I n. 29, in diesem Sinne interpretiert.

Seither reden eine Reihe von Zeugnissen von dem lebhaften Verkehr der Flandrer in Köln, der durch liberales Schuldrecht erleichtert wird[1], aber auch nicht ohne Streitigkeiten mit ihrem Gefolge von Arrestationen vor sich geht[2]. In der Praxis wird Köln zum Endpunkt der vlämischen Handelsreisen, vielleicht weniger infolge des hemmenden Kölner Stapelrechts (1259)[3], als weil dort der Flandrer am oberländischen Händler und am Kölner selbst einen willigen Abnehmer fand[4].

Wichtiger noch für die Gesamtgestaltung des mittelalterlichen Handels ist das Vordringen der Vlamen nach Nordwestdeutschland. Das Durchzugsgeleit in Holland (1128) und die Friedensbedingungen, die Graf Philipp von Flandern seinem besiegten holländischen Gegner Florenz III. (1168) auferlegte[5], lassen Handelsfahrten nach Deutschland vermuten. So finden wir denn die Vlamen seit der Mitte des 12. Jahrhunderts im Wesergebiet; wir erfahren von ihrer Arrestierung durch Graf Bernhard von Wölpe, nördlich vom Steinhuder Meer, der mit den gelieferten Hosen nicht zufrieden war[6].

---

[1] Hans. U. B. I n. 46, 1198 März 26; vgl. eb. III. S. 394 — I n. 97, 98 (c. 1212 Schluß).

[2] Eb. n. 97, 98, 376, 378—380.

[3] Eb. n. 523. — Stein, Beiträge S. 37 ff.

[4] Im kleinen Lucidarius II v. 77, früher als Seifried Helbling bezeichnet, hrsg. von Karajan in Moriz Haupts Zeitschrift für Deutsches Altertum. Leipzig 1844. wird den prunksüchtigen österreichischen Bauern vorgeworfen, sie trügen grüne, braune und rote Genter Tuche, eine Bemerkung, die zwar selbstverständlich übertreibt, aber doch für einen weiten Exportrayon spricht. Vgl. auch die bei Häpke, Herkunft S. 313 Anm. 5 angeführte Literatur. — Flandrisches Tuch 1248 im Trierer Akzisetarif, Mittelrh. U. B. III n. 932, Brückesch duch in der Kaufhausordnung zu Straßburg 1461, Schmoller n. 33.

[5] Oorkondenboek I n. 147 — cart. I n. 5; Reg. Hans. U. B. I n. 20. — Der flandrische Händler wird völlig der Gewalt holländischer Richter entzogen und hat keine Abgabe für holländisches Geleit zu zahlen. Art. 10 u. 13. Das. flandrische Schiffe genannt. — Dagegen waren sie zu Zollabgaben verpflichtet, Hans. U. B. I n. 41 (1195), 492 (1256).

[6] Leibniz, Script. Rer. Brunsvicensium. Hannover 1707. I S. 763 Exc. ex Necrol. Hildeshem. eccles. veter: Bernhard, Graf von Wölpe,

[redacted]

Auch die Elblinie muß damals oder wenig später erreicht sein. 1238 erließ Graf Adolf IV. von Holstein den Aardenburgern, den Nachbarn Brügges, die Hälfte des Ungelds auf Getreide[1]. Aardenburg, eine gute Mittelstadt Flanderns, war wohl kaum die einzige, die an der Getreidezufuhr partizipierte. Auch scheint die zwischen Dezember 1254 und April 1263 aufgezeichnete Zollrolle der Grafen Johann I. und Gerhard I. von Holstein Rücksicht auf den flandrischen Tuchhändler zu nehmen. Wer „an der Westsee wohnt", hat für den Tuchpacken 14 s. Ungeld[2] bei Bergfahrt über Hamburg hinaus zu zahlen. Es ist derselbe Satz für flandrisches Tuch, den die Brandenburger erlegen müssen, wenn sie es in Flandern mit Silberbarren, mit geprägtem Gelde oder nicht ungeldpflichtigen Waren eingehandelt haben[3].

Als diese Bestimmungen getroffen wurden, hatte der deutsche Aktivhandel nach Flandern seit einigen Jahrzehnten bereits wachsende Bedeutung gewonnen; auch die große Aktion von 1252/53, die ihn auf feste Rechtsgrundlagen stellte, lag bereits zehn Jahre zurück. Gleichwohl hat der Vlame die Fahrt zur Elbe noch keineswegs eingestellt, ja es scheint, als ob er in Hamburg und Nordwestdeutschland zurückzugewinnen suchte, was ihm in England gerade damals verloren ging. Bei dem Schiedsspruch, den die Gräfin Margaretha am 23. Juli 1268 in einem

---

1168—1221, capiebat mercatores de illis partibus, unde caligae nobis in Saxoniam transmittuntur, et requisitus a principibus non dimisit eosdem, donec caligas, quas in Saxoniam intulerunt, in parte interiori replere promitterent inter coxas, quia usque ad illa tempora sine impletione fuerant et junctura, quod sub bona cautione servare haec firmiter promiserunt. Klumker, der friesische Tuchhandel zur Zeit Karls d. Gr. Diss. Leipzig 1899, auch Jahrbuch d. Ges. f. bildende Kunst . . . zu Emden Bd. 13 S. 57 sah in diesen Händlern irrigerweise Friesen.

[1] Hans. U. B. II n. 734. — Ein Aardenburger ca. 1245 in Holstein, eb. I n. 334 Anm. 2.

[2] Hans. U. B. I n. 573 S. 200 Ausf. 2. — Über die Datierung der Urk. vgl. Boschan S. 18.

[3] Hans. U. B. I n. 573 S. 200 oben.

Streit zwischen ihren Untertanen und den Hamburgern erließ, nahm sie noch sehr sorgsam das Recht ihrer auf Hamburg handelnden Flandrer wahr; der Weinverkauf und der Tuchhandel in ganzen Stücken wurde ihnen in Hamburg bedingungslos sichergestellt, der Kleinvertrieb an die freilich wohl nie erfolgte Genehmigung Hamburgs geknüpft[1]. Es fehlt denn auch nicht eine gewisse statistische Bestätigung der Lebhaftigkeit des flandrischen Verkehrs in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Nach dem ältesten Lüneburger Stadtbuch[2], das vom Ausland nur Gent und Flandern kennt, sehen wir den Genter Tuchhändler und seinen Gehilfen tätig; eine ähnliche Eintragung hat das Kieler Stadtbuch zum Jahre 1273 bewahrt[3], und bedeutendes Material geben das Degedingebuch der Altstadt Braunschweig[4] und vor allem das Hamburger Schuldbuch von 1288[5].

Diese Quellen lassen uns der Frage nähertreten, welche flandrischen Städte vorzugsweise im deutschen Geschäft tätig waren. Abgesehen von St. Omer, das wie gewöhnlich sehr früh auf dem Plan ist, ist es vor allem Gent, weit weniger Brügge

---

[1] Hans. U. B. I n. 660 Art. 5: Mercatores nostri Flandrenses apud Hamburgh vina afforare non poterunt nec ibidem ea vendere per amphoras seu mensuras nec pannos scindendo eos per ulnas neque bona alia vendere particulariter per numeratas denariatas, nisi hoc de civium et mercatorum Hamburgensium processerit voluntate. — Die Weine sind die wiederausgeführten französischen und auch wohl die rheinischen.

[2] Reinecke S. $49_{8\ 21}$, 51_{12}, 77_{11}, 87_{24} (1296—1313). Hervorgerufen wurden diese Eintragungen vielleicht sämtlich durch die Wirren in Flandern. Gotland, Riga, der Sund kommen erst später vor.

[3] Das Kieler Stadtbuch hg. P. Hasse. Kiel 1875. n. 418.

[4] Hänselmann S. 19 und Anm. 1. 25 Eintragungen der Jahre 1289—1303. Die Gläubiger sind „Poorter von Gent“. — Wilhelm Betten ist auch in Lüneburg anzutreffen. Elf Bevollmächtigte schließen ab. Auch 1307 wird eine Urkunde über Schuldgeschäfte aufgenommen.

[5] Koppmann S. 23: „Am häufigsten werden genannt Handelshäuser in Gent und in Berlin“. — Endlich sei die Beraubung eines Genters im sächsischen Gebiet erwähnt, die zu der Note der Städte (c. 1267 bis 68) Anlaß gibt, Hans. U. B. I n. 650.

[redacted]

und die größeren Swinorte, Aardenburg und Damme [1]. Denn so sehr Brügge zum Mittelpunkt der deutschen Flandernfahrt herauswächst, so unbestritten ist Gent Vorort des flandrischen Aktivhandels nach Deutschland. Was verschlägt das Zeugnis, welches wir vom Brügger Handel in Köln (1249) haben und die einzige Eintragung in das Hamburger Schuldbuch in Sachen des Brügger Johann Mönch [2] gegen die Fülle von Nachweisen der Genter? Nur die Hosenhändler in der Grafschaft Wölpe werden wir unbedenklich Brügge zuschreiben, da es sich um den Brügger Spezialartikel handelt.

Die Gründe für dieses Übergewicht der Genter sind verschiedener Art. Für den Verkehr mit Köln und Aachen lag Brügge ungünstiger als das 45 km östlichere Gent, zumal wenn sich der Handel wie bei diesem Warenzuge meist zu Lande vollzog [3]. Auch zu Wasser hat man vom Rhein die Schelde und Gent erreicht [4]. — Weiter lag es an der Struktur der Kaufmannschaften beider Städte. Der Brügger Höker und Handwerker war durch die „Freiheit" der Londoner Hanse vom Verkehr jenseits der Maas ausgeschlossen. Die privilegierte Kaste aber ist ganz von dem lukrativen Woll- und Weingeschäft in Anspruch genommen, ist von der England- und Aquitanienfahrt absorbiert, soweit sie überhaupt dem Auslandhandel nicht schon den Rücken gekehrt hat. Die höchstens mittelgute deutsche

[1] St. Omer, Warnkönig I n. 1 und 3, Keure von 1127: Quisquis eorum — der Bürger von St. Omer — ad terram imperatoris pro negotiatione sua perrexerit. — Für Aardenburg vgl. noch Koppmann S. 17 u. Anm. 96. — Dammer und Brügger Gut in Köln, Hans. U. B. I n. 375 und 378 f.

[2] Koppmann S. 20 Anm. 99. Zu beachten ist indessen, daß Margarethens Schiedsspruch (1268), Hans. U. B. I n. 660, in Gegenwart der Brügger Schöffen und Bürger gefällt wird.

[3] Hans. U. B. III n. 549, 550: Ein Bürger von Sluis hat 52 Korb Feigen von Mecheln nach Köln per Fuhre gesandt — zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts; eb. n. 644: Von Brügge nach Köln geht eine Partie Tuch auf drei Karren (1334). Vgl. auch eb. I n. 52 und 302.

[4] Eb. III n. 643: Ein Duisburger fertigt zwei Weinschiffe nach Gent ab (1333).

Wolle[1] figuriert zwar 1282 unter den Nummern der Maklertaxe[2], wird aber in den gesamten Verordnungen über das Brügger Tuchgewerbe von 1277 an nicht erwähnt und führt so als deutscher Exportartikel ein kümmerliches Dasein. Während also der Brügger Wollhändler kein Interesse im Osten hat, findet der Genter Tuchkaufmann reichen Absatz in Deutschland. Als die Londoner Hanse von Brügge wirtschaftlich durch die englischen Wirren ihre Bedeutung verlor, hat sie in ihrem deutschen Geschäft jenseits der Maas keinen Ersatz gesucht. Man hört nichts mehr davon.

Der um 1300 noch ziemlich lebhafte Eigenverkehr der Vlamen beginnt alsbald abzusterben. Sie bleiben zwar nicht ohne weiteres aus Deutschland weg; aber ihr Auftreten wird sporadisch[3]. Umgekehrt nimmt der deutsche Handel aus Nord- und Ostseegebieten, je weiter das 13. Jahrhundert vorrückt, derartig zu, daß er die ältere flandrische Bewegung völlig überflügelt.

Dazu tat zunächst das Mißverhältnis der Zahl das Seine. Wenn alljährlich aus der langen Reihe deutscher Städte von Aachen bis Riga Flandernfahrer sich aufmachten, so gab das dem deutschen Kaufmann ein erdrückendes Übergewicht, wogegen die kleine Grafschaft zwischen Nordsee und Schelde nicht aufkommen konnte, so sehr sie auch das Land des Handels und Verkehrs geworden war. Weiter kam für den Vlamen Deutschland erst in zweiter

---

[1] Bruno Hildebrand, Zur Geschichte der deutschen Wollenindustrie. Ibch. für Nat.-Ök. und Stat. VI. Jena 1866. S. 199.

[2] Hans. U. B. I n. 436. Über die Datierung vgl. Stein, Privilegien S. 66 und 130.

[3] Hans. U. B. II n. 156 Anm. 1: Bürger der Altstadt Salzwedel schulden Yprer Bürgern (1317—22); n. 337 Anm. 4: Ein Greifswalder schließt mit einem Aardenburger ein Handelsgeschäft in Tuch zu Hamburg (das dortige St. A. Fundort der Urk.) ab (1322); eb. n. 473 Anm. 1: Greifswald hat (1328) 40 lb. tur. gr. bei Joh. Masche, Bürger zu Gent, geliehen zu 10% Zinsen, vgl. Meckl. U. B. VII S. 583; Hans. U. B. III n. 635: Ein Gerhard de Ronnecke, von Gent (n. 636) wie von Brügge (n. 637) als Mitbürger bezeichnet, und Joh. Basiles sind 1322 von einem Burgmann des Grafen von Bentheim niedergeworfen.

oder dritter Linie in Betracht. Das gilt zumal für die Städte, die sich in der Londoner Hanse um Brügge gruppierten. Sodann war der gesamte Aktivhandel Flanderns um die Wende des 13. Jahrhunderts im Rückgang begriffen, während sich der deutsche nach Kräften ausweitete. Weiter fehlte es dem flandrischen Handelsgast an geeigneter Rückfracht aus Deutschland, das weder Wein noch Wolle in gleicher Fülle wie Poitou oder England lieferte. Sobald der deutsche Händler seinerseits zur Flandernfahrt übergeht, fällt ihm der Einkauf von Pech, Asche, Wagenschott, Honig, Wachs, Pelzwerk, Flachs, Hanf und Getreide zu, die er von den Bauern auf dem Markte kauft. Seine Lokalkenntnis geht dem Vlamen ab[1]. Wenn wir den Stadt- und Schuldbüchern glauben dürfen, handelt er mit dem Erlös seines Tuches nicht wieder deutsche Waren ein, sondern nimmt Bargeld mit nach Hause[2]. Die aus dem Umsatz seiner Tuche gewonnenen, nicht unbedeutenden Summen geben ihm kein Übergewicht, da er sie nicht in größeren Posten anlegen kann. Weiter verfügt Deutschland nicht über ein System von Landesmessen wie die Champagne, England und Flandern selbst, wo der Tuchhandel des 12. und 13. Jahrhunderts am ehesten florieren konnte. Daher auch der Versuch des Fuldischen Handelsvertrages, zwei solcher Konzentrationspunkte in Duisburg und Aachen zu schaffen. Im ganzen trug der Verkehr westlich der Elbe nur dann die Gewähr der Dauer in sich, wenn die Vlamen ihn durch den Besuch der Ostseeländer ergänzten. Gelang es ihnen, dort festen Fuß zu fassen und etwa Lübeck zum Stützpunkt ihrer Handels-

---

[1] Hingewiesen sei auf analoge Verhältnisse im indischen Reishandel: Jede europäische Firma, die den Reis von den Birmanen im Lande selbst kaufen will, anstatt ihn von den älteren Geschäften zu Rangoon mit ihren erfahrenen Einkäufern zu beziehen, hat ohne weiteres mit einem Verlust von Tausenden zu rechnen.

[2] Nur einmal ist im Hamburger Schuldbuch von Export deutscher Güter durch einen Vlamen die Rede, als Michael Quadepape 30 Faß Asche für 24 lb. 8 s. einem Boitzenburger abkauft. Koppmann S. 26. — vgl. indessen den Getreidehandel der Aardenburger in Holstein. Der Weinexport vom Rhein wird sehr früh in einheimischen Händen gelegen haben.

fahrten zu machen, wie Brügge später zur Basis deutscher Unternehmungen im Westen diente, so war der Bau ihres Handelssystems durch einen wertvollen Flügel vollendet. Im Osten war Rückfracht in Mengen zu finden, und im Handel mit den Russen hätte der Flandrer Eingeborene vor sich gehabt, die ihm viel weniger gewachsen waren als etwa Engländer oder Poitevinen, sicherlich nicht zum Schaden des Handelsgewinns. Sollen doch auch heutzutage die meisten Prozente dort gemacht werden, wohin kein Telegraph reicht! Wenn also die russischen Pelze von Nowgorod bis zur Champagne nur durch vlämische Hände gingen, dann hatte man links der Schelde an allen lukrativen Geschäften Anteil, die der nordeuropäische Verkehr überhaupt bot.

Die rührigen Flandrer haben denn auch die Fahrt nach Gotland angetreten[1]. Aber zum zweitenmal erfuhren sie den Widerstand deutscher Bürger. Am Rhein war Köln, hier ist Lübeck hindernd in den Weg getreten. Welch ein bedeutungsvoller Unterschied zwischen diesen und den ungefähr gleichzeitigen Vorgängen in England: Dort werden die Vlamen aus dem Handel herausgedrängt, weil die Landesherren in Zwist geraten, während sich der englische Händler relativ passiv verhält; hier wollen autonome Bürgerschaften den Handel selbst in die Hand nehmen. Als Köln zu Friedrichs I. Zeiten die Bergfahrt auf dem Rhein untersagen wollte, gab es noch eine deutsche Zentralgewalt, die auch in handelspolitischen Dingen ihre Meinung zur Geltung brachte; ein Jahrhundert später hatte der deutsche Norden und Osten kein durchgreifendes Einschreiten seines Königs mehr zu erwarten.

---

[1] Hans. U. B. I n. 1154f.: Kampen und Zwolle bedanken sich bei Lübeck für seine Bemühungen, quod nec Frisones nec Flandrenses, sicut hactenus contra antiqua jura fecerunt, per mare orientale versus Gothlandiam nullatenus navigare ammodo permittantur nec econverso ipsis Gothis, sicut contra jus antiquum jam longo tempore fecerunt, mare occidentale de cetero liceat frequentare. Die leider undatierten Schreiben gehören wohl der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts an.

Indessen gab es noch einen Umweg, der den Flandrer zwar nicht an die Ostsee führte, aber ihm doch einen bedeutenden Gewinnanteil aus dem östlichen Verkehr sicherte. Ging er mit einem Deutschen ein Kompagniegeschäft ein oder gab er ihm sein Gut in Kommission, so konnte der deutsche Teilnehmer flandrische Waren im Osten vertreiben und als Einkäufer dahin abgehen, während der vlämische Kompagnon die osterschen Waren in Brügge unterbrachte. Lübeck hat daraufhin in der jüngeren Skra des deutschen Kontors zu Nowgorod (1293—98)[1] beide Geschäfte verboten, wie es scheint, nur mit teilweisem Erfolge, da der Gewinn zu verlockend, das Verbot in aller Heimlichkeit zu leicht zu umgehen war.

[1] Lüb. U. B. I S. 704: Likerwis salet wesen — vorausgegangen ist das Verbot von Kompagnie- und Kommissionsgeschäften mit den Russen — ofte iemen voeret Walen ofte Vleminghe ofte der Engelschen gût in kumpanie ofte to sendeve. Zur Datierung vgl. Schäfer, Hansestädte S. 44 Anm. 3. — Ein Bürger von Reval Gesellschafter des Brügger Johann Breidel 1348, Hans. U. B. III n. 134; dabei war 1346, eb. S. 141 Anm. 1, ein neues Verbot der Kompagniegeschäfte ergangen. 1355, eb. n. 321, sollte der deutsche Kaufmann zu Brügge es von neuem einschärfen.

2. Der deutsche Handel mit Brügge.

a. Vorbemerkung.

Wenn wir uns nach einem Prinzip umsehen, nach dem man die Beziehungen der kaum übersehbaren Städte und Landschaften vom Rhein bis Nowgorod hinauf zu Brügge einordnen und mit dessen Hilfe man das Material, da chronologische Aufreihung zu nichts führen würde, verarbeiten könnte, so ist es die Frage, wie weit nimmt eine Stadt oder ein Landesteil, abgesehen vom Versand der eigenen Produkte und der des Umlandes am Zwischenhandel aus der Ostsee teil? Je nach der Antwort wird die Wichtigkeit, die Intensität des Verkehrs, kurz die ganze Stellung zu Brügge abzumessen sein. Über gewisse Waren verfügte jede niederdeutsche Landschaft, Getreide, Holz, Pottasche, Pech, Wachs, um nur die wichtigsten Gegenstände zu nennen, stehen für die Flandernfahrt bereit; als Rückfracht ist wieder und immer wieder vor allem flandrisches Tuch eingehandelt. Ferner konnte diesseits der Elbe eine Reihe von Städten eigene gewerbliche oder bergbauliche Erzeugnisse versenden. Damit war ein stabiler Verkehr gesichert. Aber die Führung im Handel mit Brügge hatten die vorzugsweise auf diesen Handel angewiesenen Städte nicht. Sie fiel jeweilig der Städtegruppe zu, die außerdem noch über das russische Pelzwerk und Wachs, das schwedische Eisen, den Schonenschen Hering und endlich über die forst- und landwirtschaftlichen Produkte der Kolonialgebiete östlich der Elbe verfügte. Von den dünnbevölkerten Landstrichen konnten ja ganz andere Mengen von Holz, Getreide und ähnlichem als aus Westdeutschland ausgeführt werden. So ging die Handelshegemonie und die Leitung der gemeinsamen

[redacted]

Aktionen, Verträge, Gesandtschaften von Westdeutschland, Rheinland und Westfalen auf Lübeck, Hamburg und die wendischen Städte über. Die mittlere sächsische Gruppe, die dem osterschen Zwischenhandel so ziemlich entsagen muß, hat sie nie besessen. Wir werden das im einzelnen noch näher zu belegen haben.

In der Entwicklung des Verkehrs aus Nord- und Ostsee zum Swin lassen sich drei Perioden unterscheiden: Von den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts bis 1253 treten die Gebiete westlich der Elbe in den Aktivverkehr mit Brügge ein. Ferner die beiden älteren Posten des Deutschtums an der Ostsee, Lübeck und die Genossenschaft der deutschen Kaufleute auf Gotland. Das Hauptgewicht ruht noch auf dem Handel mit den Eigenprodukten des Westens. — Eine zweite Periode ist etwa mit 1300 abzuschließen. Die Ostseestädte selbst sind hinzugekommen. Der Schwerpunkt liegt in Lübeck und Hamburg als den beiden vornehmsten Städten des Ostseeverkehrs. Die „Umlandfahrt“ um Kap Skagen ermöglicht weitere Erschließung der Ostsee; im Westen — wir sprachen davon — schiebt sich der Deutsche in den flandrisch-englischen Handel ein. — Endlich wird seit 1300 das System im einzelnen ausgebaut. Nach wie vor prävaliert, wer den größten Anteil an der Ausbeute des Ostseebeckens hat. Das Hinterland der Ostsee wird dem Handel mit dem Westen zugänglicher, und die preußischen Städte werden von Wichtigkeit. Für unsere Untersuchung kommt die erste und zweite Epoche vornehmlich in Betracht.

b. Das Nordseegebiet.

Die ersten, die westlich der Schelde auftreten, sind Rheinländer und Westfalen, voran die Kölner. Etwa um 1200 mögen sie die flandrischen Städte zuerst aufgesucht haben[1]. Die vergangene Generation hatte um die Mitte des 12. Jahrhunderts sich in England festgesetzt; 1194 war den Kölnern völlige Zoll-

[1] Hans. U. B. I n. 46 (25. März 1198) hat nur Bestimmungen über den Aufenthalt von Flandrern in Köln. Erst n. 97 (ca. 1212 Schluß) spricht von Kölner Gut, das in Flandern konfisziert ist.

und Bewegungsfreiheit dort verliehen worden[1]. Kein Zweifel, daß der daraus resultierende Impuls sie anregte, nun auch ihrerseits den Weg zu machen, der die Genter bisher nach Köln geführt hatte. Über Jülich, Aachen, Maastricht und von dort entweder Demer und Dyle abwärts oder etwas südlicher[2] ziehen sie nach Flandern. Schiffahrtswege kommen neben diesen Landrouten kaum in Betracht[3]. Die Landstraßen führen aber zuvor nach Gent und von dort in das Schelde- und Lystal, wo die rheinischen Weine treffliche Abnehmer fanden[4]. Der Weinhandel ging also über Brügge und das Swin nur insofern, als von dort aus der Weitertransport nach England erfolgte. Damme am Swin werden wir als bedeutenden Weinplatz wiederfinden. Hatte aber auch der Vertrieb der Kölner im inneren Flandern seinen Hauptsitz, — als ausgezeichneter Konsument erwies sich der gräfliche Hof[5] — so hat das selbstverständlich nicht gehindert, daß Rheinwein in großen Mengen auch nach Brügge gelangte[6]. Kölner und An-

---

[1] Eb. n. 13 und 14 — eb. n. 40.

[2] Über Tongern — St. Trond — Tirlemont (Thienen) — Löwen — Vilvorde. Zu Dendermonde vereinigen sich beide Routen des Brügger Itinerars, nach Brügge geht der Weg weiter über Gent und Ursel. Lelewels Ausgabe des Itinerars ist nur mit großer Vorsicht zu benutzen. Erst nach der von August Wolkenhauer beabsichtigten Neuherausgabe, vgl. Deutsche geograph. Blätter Bd. XXVI, Heft 3 u. 4. Bremen 1903. S. 137, Anm. 4 wird diese treffliche Quelle voll gewürdigt werden können.

[3] Ein Kölner Englandfahrer, die „Mariotta", der Flandernfahrt verdächtig, in England arrestiert, Hans. U. B. I n. 1265 (um 1297) und etwa noch III n. 643. — Vgl. dagegen die obigen Angaben über den Landverkehr der Vlamen; ferner Hans. U. B. I 433: Quandocunque mercatores exire de portu navigio sive per terram properant. Vgl. darüber Stein, Privilegien S. 101; ferner Hans. U. B. III n. 654. — Libell v. 552. — Cart. II n. 909 (1452): Streit zwischen Wagenmaklern von Brügge und waghenaers van Cuelne ende van derwaerts.

[4] In Lille Rheinwein zuerst 1242 erwähnt. Hans. U. B. III S. 259 Anm. 1.

[5] Hans. U. B. I n. 1239.

[6] Eb. n. 1297 — Compte S. 3. — Cart. I n. 494.

[redacted]

gehörige der Nachbarstädte Aachen und Duisburg lassen sich in Brügge nachweisen[1].

Auch die Westfalen haben diesen Routen durch Limburg und Brabant kaum ferngestanden, und die Solinger Klingen und westfälischen Leinwandrollen[2] mochten häufig über Köln nach Flandern abgehen. Anderseits sind Dortmunder und Soester durch die Grafschaft Holland zum Swin gezogen[3]. Aber vielfach trieben die Westfalen gar nicht von ihren Wohnsitzen aus Handel; anfangs überwiegend, später immer noch vertreten im Ostseeverkehr, nahmen sie an dem großen Handelszug von Osten nach Westen regen Anteil. Die Führung hatte Dortmund, das später in der Regel einen der zwei Hauptleute des westfälischen Drittels der deutschen Kaufmannschaft zu Brügge stellte[4]. Das früh rege Soest ist bekanntlich in der Folgezeit zurückgetreten.

Wie schon angedeutet, haben die Städte zwischen Weser und Elbe den regelmäßigen Verkehr aus dem Ostseebecken nach Flandern weniger gepflegt, wenn sich ihre Bürger auch wohl an der Ostsee[5] und in Skandinavien sehen ließen. Niedersachsen und Altmärker sind im wesentlichen auf ihre Landesprodukte beschränkt.

---

[1] Über Köln und Aachen zu 1252—53 vgl. unten S. 106. Heranzuziehen ist auch die bedeutende Stellung der Kölner Gewandschneider, die wenigstens zum Teil auf der Handelsverbindung mit Flandern beruhen wird. Vgl. Friedrich Lau, Entwicklung der kommunalen Verfassung und Verwaltung der Stadt Köln. Bonn 1898. S. 128. — Aachener billige Tuche in Brügge, Compte S. 160. Duisburg, Hans. U. B. III n. 401 Anm. 6.

[2] Maklerrollen von 1282, cart. I n. 56, Hans. U. B. I n. 486 und von 1303, cart. I n. 140 S. 107, hier speziell bliexen — — van Zolinghen. Der Text hat irrtümlich Zwollinschen. Hans. U. B. III n. 499 (1360) erwähnt den Transport in Fässern. — Leinwand, St. R. 1387 — Inv. III S. 100, Tuch und Leinentuch eb. II S. 224.

[3] Dortmund erhält 1248, Soest 1252 den Zollsatz der Lübecker und Hamburger in Holland und Seeland, Hans. U. B. I n. 367 und 445. — Beide Städte nebst Münster genannt bei den Verhandlungen über die ältesten Privilegien in Flandern 1252—53, vgl. unten S. 106.

[4] Stein, Genossenschaft S. 33.

[5] Vgl. Hans. U. B. I n. 593; Schäfer, Hansestädte S. 43.

Von den Städten des Erzstifts Bremen mochte der alte Verkehrsplatz Stade aus seinem transalbingischen Handel[1] die Mittel zur Flandernfahrt ziehen. Die Stadt Bremen dagegen sandte einmal Eisenwaren ihres Hinterlandes[2] zum Swin, und war zweitens als Sitz eines regen Braugewerbes eng mit Brügge verknüpft. Es ist bezeichnend, daß die Urkunde König Wilhelms von Holland, welche die Bremer in Holland und Seeland mit den Lübeckern rechtlich gleichstellte, erlassen wurde auf Gesuch eines Bremer Ratsherrn des Arnold Doneldei und des Ritters Gedulf von Brügge (12. Juni 1252)[3]. Dies Geschlecht war Besitzer des Brügger Gruthauses und stand mit dem Recht auf alleinige Herstellung und Lieferung der Grute für Brügge und Umgegend an der Spitze der Brügger Bierproduktion. Daß Bremisches Bier noch 1298 von allen ausländischen Sorten am meisten in Brügge vom Zapfen rann, läßt sich aus den Nachrichten über einen Rechtsstreit entnehmen, den wieder ein Gedulf gegen die Stadt Brügge anstrengte, um ein Verbot des Detailausschanks der deutschen, englischen und sonstigen fremdländischen Biere zu erwirken. Während das Urteil sich allgemein über die Herkunft des Bieres ausdrückt, spricht die Notiz der

---

[1] Hans. U. B. I n. 225 (1228), n. 287 (1238).

[2] Die erste Nachricht vom Bremer Verkehr im Westen entstammt dem Jahre 1251, eb. n. 415. Bremern — hominibus nostris de Bremis schreibt Erzbischof Gerhard II. — ist in Holland Geld beschlagnahmt. — Über die Ausfuhr von Eisenwaren nach Flandern vgl. Napol. de Pauw, De Voorgeboden der Stadt Gent. Gent 1885. S. 19 u. 80, ghesmeet Breymsch yser. Daher die Zusammenstellung mit Solingen und seltsamerweise auch mit Frankfurt in der Maklerrolle von 1282, cart. I n. 56, Hans. U. B. I n. 486, wo von ihren groten banden die Rede ist. Heranzuziehen ist wohl trotz des großen Zeitunterschiedes die Notiz über Bremisches Ausfuhrgut, die Koppmann in den Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte Jahrg. 2 (1880) S. 28—30 veröffentlichte: Iser allerley art, so tho Brunszwick gemaket wert (80er Jahre des 16. Jahrhunderts). — Eine Spezialuntersuchung wäre hier recht angebracht.

[3] Hans. U. B. I n. 438, bestätigt 19. Aug. desselben Jahres, eb. n. 443. Die Urk. ist zugleich für Stade erlassen. — Über Doneldei vgl. Brem. U. B. I n. 253 Anm. 2.

[redacted]

Brügger Stadtrechnung einfach von Bremer Bier[1]. Auch auf der bekannten Brügger Prozession des hl. Bluts im Mai ließ man den Trompetern Bremer Bier reichen[2]. Indessen schon mit der Wende des 13. Jahrhunderts war es mit dem alten Vorrang vorbei; in den Bremer Unruhen von 1307 hatte sich die Qualität des Gebräus dermaßen verschlechtert, daß die Konkurrenz Hamburgs, Wismars, Lübecks dem älteren Produktionsort den Brügger Markt abgewann[3]. Die höheren Transportkosten des „umländischen" Bieres der Ostseestädte haben nichts daran ändern können[4].

Seine Schiffahrt zum Swin hat Bremen auch im 14. Jahrhundert beibehalten und neben Hamburg — die Südersee nehmen

---

[1] Pro sigillatione littere ordinationis facte per constabularium — den Connétable Philipps d. Sch. von Frankreich — super servisias Bremenses, St. R. 1298—99 — cart. I n. 181. Über den Prozeß vgl. unten. In einer Brügger Urk. vom Mai 1269 bi watre, dat es van biere van bier . . . . . läßt Gheldolf IV. n. 7 den Rest unleserlich. Vielleicht ist Bremen einzusetzen. — Vgl. auch Hans. U. B. IV n. 884 Anm. 1 und Inv. V n. 1070.

[2] Inv. II S. 430 — St. R. 1316.

[3] Bremen hedde do alto grote neringe by der zee van erem bere unde men ne wiste by den tiden by der zee van anders nenen bere to seggene. Die Bremische Chronik des Gerhard Rynesberch und des Herbord Schene z. J. 1307, Geschichtsquellen des Erzstifts und der Stadt Bremen III hg. J. M. Lappenberg. Bremen 1841. — vgl. dess. Archivalbericht über den Ursprung und das Bestehen der Realgewerberechte in Hamburg. 1861. S. 11. — Wenn in den burgundischen Rechnungen des ausgehenden 14. Jahrhunderts über das Grutgeld, vgl. etwa n. 23111 Rechenkammer, Reichsarchiv zu Brüssel, Bremer Bier (Bremaerd) noch immer als frei vom Grutgeld erwähnt wird, so läßt das bei der Gewohnheit des Mittelalters, auch abgelebte Rechtssätze zu konservieren, keinen sicheren Schluß auf seine damalige wirtschaftliche Bedeutung zu.

[4] Statt vieler unschwer zu häufenden Nachweise von Hamburger und osterschem Bier, vgl. Boschan S. 102, sei auf ein frühes Vorkommen (1279), cart. I n. 78 und auf H. C. Dittmer, Geschichte der ersten Gold-Ausmünzungen zu Lübeck im 14. Jahrh. Zeitschr. des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumsk. I (1860) Anl. 2 verwiesen: Librum libenter valet hic (zu Brügge) 9 marcas Lubicenses in pagimento et videndum est, quod breviter minus valere debet, quia iam iam cogones venient cum serevisia (um 1350).

wir aus — als einziger deutscher Nordseehafen im Schiffsregister zu Sluis figuriert[1].

Leidlich sind wir über Lüneburgs Handel nach Flandern unterrichtet. In Hamburg finden seine Bürger Anschluß an den großen Verkehrszug Lübeck-Brügge. Von den Bauern des Umlandes handeln sie Leinwand, von den Imkern der Lüneburger Heide Wachs ein. Auch am Vertrieb von Harzer Kupfer und Erz wie von Cerealien nehmen sie teil[2]. Wein von La Rochelle bildet neben den unvermeidlichen Tuchen die Rückfracht[3]. — Das älteste Stadtbuch berichtet zu 1297 von zwei Lüneburger Flandernfahrern, Joh. Hudzenvlet und Hartwich; sie waren schon früher dort, aber für dieses Jahr — im Juni erfolgt tatsächlich der Einmarsch der Franzosen — verbanden sie sich zu gegenseitiger Hilfe in Gefahr und zu gemeinsamer Reise. Womit sie handelten, ist nicht zweifelhaft; Hartwich zahlte den Gentern Wilhelm Betten und Ghiselbert Kumper zuvor seine Schuld ab, die sicherlich bei einem Tuchgeschäft kontrahiert war[4].

Besser als die Lüneburger waren die Märker in bezug auf ihre Leinwanddurchfuhr zu Hamburg gestellt[5]. Stendal und

---

[1] Reglement S. 50. Das nicht lange nach 1300 von Bremen recipierte Hamburgische Schiffrecht spricht von Houcke am Swin, vgl. Stein, Privilegien S. 93. — 1318 sind Braunschweiger Güter, im Schiff des Bremers Otto von Reval, auf der Fahrt nach Flandern von Schotten geraubt. Brem. U. B. II n. 183 u. 184. — vgl. auch eb. II n. 202 u. 205; III n. 118.

[2] Hans. U. B. I n. 573 III S. 204 oben: Eyn rolle lenwandes van Luneborch. — Nach Boschan S. 20 fällt die Bearbeitung der Urk. ins 14. Jahrhundert. Hans. U. B. I n. 808 (nach 1278): De bonis vero in Flandriam vel alias deducendis pro last cupri vel eris metalli sive last cere — — pro choro tritici vel siliginis.

[3] Eb. n. 807 (1278): De Ritsel. — Vgl. auch Reinecke S. 241_{17}: Was ok unser borgere welk de se hadde halet wand over see und over sand, ut Vlanderen, de mochte ok dar wol snyden negest den wandsnyden (c. 1360).

[4] Eb. S. 51_{12}, vgl. auch S. 49_{21} (1296) Hudzenvlet geht gegen Kumper eine Schuld ein, zahlbar nächsten Johannis in Flandern (Turholter Messe!) — für das 14. Jh. s. noch S. 207_8 (1372).

[5] Hans. U. B. I n. 573 III S. 203. Speziell werden die Bürger von Salzwedel genannt.

Salzwedel[1] sind die Hauptvertreter des dortigen Fernverkehrs. Schon früh treten die altmärkischen Kaufleute in den Gesichtskreis unserer Überlieferung. Ihrer sechs, vorzugsweise Salzwedeler und Stendaler, unterschrieben im Dezember 1236[2] eine Urkunde, in der Graf Adolf IV. von Holstein das Ungeld bedeutend ermäßigte. Als Waren werden außer den bei Lüneburg bereits erwähnten noch Pech und Pottasche, Waid, Schweinefett, Blei und Zinn genannt. Hering, Heringstran und Grauwerk[3] mochten zumeist aus ihrem Ostseehandel stammen. Auch Wachs und Eisen befanden sich in ihren Händen, wenn der Schauenburgische Zoll zu Hamburg erhoben wurde[4]. — Derselbe Graf von Holstein zog zwei Jahre später bei seinem Abkommen mit den Aardenburgern „märkische Kaufleute“ als Zeugen hinzu[5]. Johann I. und Gerhard I. erwähnen (1254—63) speziell ihren Tucheinkauf in Flandern. Wenn die Zollinhaber weiter damit rechnen, daß die Märker für Silberbarren oder gemünztes Geld Tuch erstehen[6], so haben sie damit wohl vorzugsweise die Wandschneider der Altmark im Auge, die im Herstellungsland neuen Vorrat einkaufen wollen.

Die Produkte des Bergbaues weisen auf das Harzgebiet hin. In der Tat hat eine ganze Reihe von Städten südlich der

---

[1] Boschan S. 16, 37, 39, für Stendal Hans. U. B. I n. 865 und Lüb. U. B. I n. 553 und 568. — Außer Perleberg, das einmal, 1358, einen Bürger in Brügge aufweist, HR. I 3 S. 231, wozu Boschan S. 44, hat kein märkischer Ort jenseits der Elbe am direkten Handel teilgenommen.

[2] Hans. U. B. I n. 277, vgl. dazu Boschan S. 9.

[3] Eb. n. 573 III.

[4] Eb. n. 573 I und II S. 201 unten.

[5] Hans. U. B. II n. 734.

[6] Eb. I n. 573 A. S. 200: Si de omnibus hiis bonis suprascriptis dederint ungeldum in Hamborgh et ducuntur in Flandriam vel alias et comparant pannum, in reditu de ipso panno nichil dabunt. Si vero aliquis istorum mercatorum purum argentum vel Anglicos denarios sive alias merces, de quibus ungeldum non dedit, secum in Flandriam duxerit et pannum de hiis conparaverit, in reditu dabit de pacca illa 14 s. ad ungeldum.

Aller im Flandernverkehr gestanden. Etwa 1267—68[1] ist es zu einer interessanten diplomatischen Aktion von zwölf „Sachsenstädten“ gekommen, zu denen außer Bremen, Stade, Hamburg, Lüneburg noch acht vom Harz und seinen Vorlanden zählten. Sie erließen ein Schreiben an Gent, in dem sie mit eventueller Einstellung des Verkehrs drohten. Wie weit die Bürger von Quedlinburg, Helmstedt, Hannover, Wernigerode nun wirklich nach Gent oder dem Swin handelten, bleibt ungewiß; aber jedenfalls haben einige dieser Gruppe wie Goslar, Halberstadt und Hildesheim[2] nachweisbar Brügge aufgesucht, allen voran Braunschweig. Als Sitz flandrischer Tucher und Verkehrsort der Genter haben wir seiner schon gedacht. Diesen alten Traditionen entsprach seine Stellung im Eigenverkehr mit Flandern. Über Weser und Elbe, Bremen und Hamburg[3] hatte Braunschweig die See zu gewinnen gewußt, und den Handelszug nach dem Swin hat man von kompetenter Seite als den wichtigsten für den Braunschweiger Händler hingestellt[4]. Ihrer fünf fand Lübecks Finanzmann Reinekin Mornewech 1290 in Brügge bereit, ihm 540 m. reines Silber vorzuschießen; ein sechster gab „aus Freundschaft“ 532 m. Pagament[5]. Eine Anzahl Älterleute des gemeinen deutschen Kaufmanns in Brügge lassen sich als Braunschweiger nachweisen[6]. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts, 1309, als das geschwächte Lübeck den Schutz der städtischen Interessen in Flandern nicht wahrnahm, ist Braunschweig als Vorort des Sachsenlandes aufgetreten[7]. Für das östliche Sachsen spielte Braunschweig also die Rolle wie Dortmund für Westfalen.

---

[1] Hans U. B. I n. 650. Für die Datierung ergeben sich nur sehr schwache Anhaltspunkte.

[2] Eb. n. 872; 875; HR. I 3 S. 236 (1358).

[3] Hans. U. B. I n. 218 f., 489, 613; 315, 351, 466 u. ö.

[4] Hänselmann S. 19.

[5] 1 m. = 13 s. 6 d. st. in gross. tur. Lüb. U. B. I 1 n. 568 — vgl. auch 553. — Warum Höhlbaum, Hans. U. B. I n. 1140 Anm. 3 diese Bürger von Braunschweig als „wohl überhaupt aus Niedersachsen stammend“ erklärt, ist nicht ersichtlich.

[6] Hänselmann S. 20 u. Anm. 2.

[7] Hans. U. B. II n. 156, 157, 162—164.

[redacted] [redacted]

Die braunschweigische Bürgerschaft ist wohl mit der von Magdeburg zusammengegangen[1]. Magdeburg, dessen Flandernfahrer unter den Gruppen der dortigen Kaufmannschaft die angesehensten waren[2], bildete den Stützpunkt für den Vertrieb flandrischer Tuche elbaufwärts[3] bis nach Böhmen hinein. Seinerseits vermochte, wie die reichen Vorlande des Harzes, so auch das fruchtbare Erzstift Getreide „in Nederlanden bi der se“ zu senden[4]. Handelspolitisch ist weder Magdeburg noch das gleichfalls erzbischöfliche Halle[5] in Flandern hervorgetreten.

In Brügge handelte man mit böhmischen Metallen, und anderseits konnte, wer die hohen Preise anlegen wollte, auf dem Prager Markt flandrische Tuchsorten erstehen; auch wissen wir, daß sie über Böhmen nach Österreich gelangten[6]. Aber ein ständiger Handelszug nach Flandern, vertreten durch städtische Kaufmannschaften, ist aus diesen Gebieten nicht bekannt. Nördlich des Main gehört vielmehr nur noch Erfurt diesem deutschen Verkehrskreise an. Die Erfurter Händler treten gleich stattlich auf, als wir sie 1290 in Brügge antreffen. Sie gewähren Mornewech den besten Kredit; zwölf, die in sechs Geschäften arbeiten, strecken ihm fast ebensoviel vor wie zehn Braunschweiger, Magdeburger und Stendaler zusammen[7].

---

[1] Vgl. die vor. Anm. und etwa Hans. U. B. I n. 466 — Magdeburger in Brügge, Lüb. U. B. I 1 n. 568; vgl. auch Hans. U. B. I n. 887.

[2] Boschan S. 58.

[3] Hans. U. B. III n. 387 Anm. 1: 1295 Genter Tuch in Dresden; 1325 Poperingher Tuch und französischer Wein zu Pirna. Boschan S. 65 hält Rinsch wand zu Zerbst 1321 für „feine flandrische Tuche“, doch ohne zwingenden Grund.

[4] z. J. 1368, Bernhard Weißenborn, Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter. Halle 1901. S. 92.

[5] Hans. U. B. I n. 876.

[6] Vgl. jetzt Georg Juritsch, Handel und Handelsrecht in Böhmen bis zur hussitischen Revolution. Leipzig und Wien 1907. S. 52, 55. — Über die Montanprodukte vgl. das Brügger Verzeichnis.

[7] Nämlich 1330 m. puri argenti, Lüb. U. B. I 1 n. 568, nach einer zweiten Abrechnung eb. II 1 n. 77 gar 1400 m. Die drei genannten Städte zusammen 1531 m. reines Silber. Höhlbaum, Hans.

Es würde übrigens unangebracht sein, wollten wir den Handel dieser mitteldeutschen Städte allein dem Wasserwege über Weser- und Elbmündung zuweisen. Die zweite Reiseroute des Brügger Itinerars nach Lübeck „mit dem Umweg über Köln", die quer durch Westfalen führte, die Weser bei Hameln, die Leine bei Hannover überschritt, muß zumal die Wandschneider Ostsachsens angezogen haben; das binnenländische Getreide, Holz, Pech, Asche usw. sah sich dagegen auf die Wasserstraßen zur Nordsee und von dort weiter nach dem Westen angewiesen [1].

Eine ganz stattliche Anzahl von Städten zwischen Rhein und Elbe waren zu nennen. Ungefähr deckt sich dieses Handelsgebiet mit dem des flandrischen Aktivverkehrs im 12. und 13. Jahrhundert, und ebenso fällt es mit dem der späteren deutschen Hanse zusammen. Wie die Nordländer durch ihre frühen Kriegs- und Handelsfahrten den nordischen Handel der Deutschen vorbereitet haben [2], so haben die Vlamen den westlichen Verkehr nach Flandern hinter sich hergezogen. Der große Anreiz jeder Flandernreise, der Tuchvertrieb, sicherte dem deutschen Kaufmann des Westens auch ohne die Produkte des Ostseebeckens eine bedeutendere Stellung in Brügge, als sie etwa Nordfrankreich mit seiner starken Eigenproduktion von Geweben innehatte. Immerhin hätte dieser Verkehr allein niemals die Deutschen zu

---

U. B. I S. 392 Anm 3 will „Harford" bei Mornewech als Herford deuten, m. E. zu Unrecht. Harford steht hier an der Spitze von Magdeburg, Braunschweig, Stendal, also genau wie Hertforde in n. 568. In dieser n. wie in II 1 n. 75 u. 77 ist zweifellos Erfurt gemeint, also auch in n. 560. Die Schreibung Harford macht gar keine Schwierigkeit, zumal Herbsfordia = Erfurt bezeugt ist, vgl. Hermann Oesterley, Hist.-geogr. Wörterbuch. Gotha 1883.

[1] Die Straße des Brügger Itinerars S. 285 führt ab Köln — Lennep — Dortmund — Unna — Soest — Geseke — Paderborn — Horn — Blomberg — Hameln — Springe — Hannover — Winsen (Wissen upe ake) a. d. Aller — in de L[unebur]ger wolt — Lüneburg — Mölln — Lübeck.

[2] Der Nachweis ist eins der wertvollen Ergebnisse von Bugges Aufsatz.

einer der beiden seefahrenden Nationen gemacht, die später am Swin verkehren.

Dazu mußte Lübeck und Hamburg mitsamt der Fülle der Ostseestädte bis Riga hinauf aufgeboten werden.

c. Lübeck und Hamburg. Die Aktion von 1252/53.

Über Lübeck-Hamburg geht bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts ausschließlich der Verkehr aus der Ostsee nach Flandern[1]. Beide Städte, verstärkt durch bedeutende Zuwanderung aus dem Westen, nehmen ihn von Jahrzehnt zu Jahrzehnt mehr in eigene Hand. Bei der Gemeinsamkeit der Interessen gehen sie in den Niederlanden zumeist zusammen vor. Lübeck, weitaus die mächtigere Stadt, zieht den unentbehrlichen Bundesgenossen heran, dessen Schiffahrt zum Swin infolge des Anbringens der lübischen Frachtfuhren zu florieren beginnt. In der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts freilich sind die Kaufmannschaften beider Städte noch nicht so weit. Westfalen prävalieren im russischen Handel, und um die Mitte des Jahrhunderts kommen sie gegen die Osterschen noch immer ziemlich auf[2]. — So sind denn auch die ersten Waren, die wir in Lübecker und Hamburger Händen antreffen, keine anderen als die landesüblichen, Pottasche und Pech[3]. Holz, der Hauptartikel des Hamburger Marktes, hat nicht gefehlt[4].

---

[1] Die „Umlandsfahrer“, die die Nordspitze Jütlands umsegeln, treten nicht vor 1251 auf, Hans. U. B. I n. 411. Über sie vgl. Schäfer, Das Buch, Einl. S. 67.

[2] Hans. U. B. I n. 282 S. 79 — Schäfer, Hansestädte S. 43 u. 45. Hier handelt es sich um eine Rechtsbestimmung; der Ältermann der Deutschen auf Gotland, der von Lübeck, der Soester und der Dortmunder erhalten je einen Schlüssel zu den in der Marienkirche zu Wisby aufbewahrten überschüssigen Geldern des Peterhofes zu Nowgorod. Möglicherweise entsprach dieser Rechtssatz älteren Zuständen, ohne sich mit den gegenwärtigen zu decken.

[3] Hans. U. B. I n. 334.

[4] Vgl. Koppmann S. 24. Wohin man Schiffsplanken (cocghenbrede 40 vote lanc) und sonstiges Holz (waghenschot = astfreies Eichenholz, litholt, stappen) zu verfrachten pflegte, zeigt Art. 16gg u. ii des

Lübecker und Hamburger Bier wird am Swin getrunken, muß aber, wie wir sahen, bis zur Jahrhundertwende hinter dem Bremer zurückstehen.

Gleichwohl ist die intensive Vorwärtsbewegung Lübecks und Hamburgs nicht zu verkennen; deutlich hebt sie sich von dem älteren, bereits stabilen oder schon stockenden Handel der Vlamen oder der Kölner ab. Nachdem Lübeck 1226 Rechtsgleichheit unter den deutschen Kaufleuten in England erlangt hat[1], macht es Ernst mit der Flandernfahrt. Es wiederholt sich, was wir bei Köln beobachteten; der Besuch Englands geht dem Flanderns voran. Diese Generationen deutscher städtischer Kaufmannschaften dachten offenbar nicht ohne weiteres an den Eigenverkehr mit Flandern. Dessen Bürger vertrieben ja noch selbst ihr Tuch in Deutschland, mochten den Deutschen auch in den Praktiken des Handels überlegen erscheinen, stattlich auftreten und mehr Mittel zur Verfügung haben. So fuhr der Deutsche eher nach dem altvertrauten England, wo der Haushalt des Königs und seiner Genossen namentlich für den Pelzhandel der Gotlandfahrer weit wichtiger war als das bürgerliche Flandern[2].

Der flandrisch-deutsche Schiffahrtsweg, Wattenfahrt—Südersee—holländische Binnengewässer[3], mußte Herabsetzung des Zolls

Hamburger Schiffrechts (1292), Neudruck bei Kiesselbach S. 86 ff. Das Windegeld für diese Artikel ist beim Einnehmen der Ladung in Hamburger Pfennigen, beim Löschen in vlämischen zu zahlen. Sonst herrscht die englische Münze.

[1] Hans. U. B. I n. 205.

[2] Hans. U. B. I n. 281, 283, 322, 333, 359.

[3] Bei der Zollstätte Muiden, eb. n. 334 fährt man in die Vecht ein, passiert Utrecht und Oudegein, eine Utrechter Zollbude zwischen Ysselstein und Vianen, vgl. Schäfer, Miszellen S. 169. Von dort entweder durch die Krumme Yssel (Zollstätten Gouda-Moordrecht) nach Gervliet auf Putten oder durch den Lek (Schoonhoven-Ammerstol) nach Dordrecht. Weiter zwischen den seeländischen Inseln zur östlichen Swineinfahrt. — Über Gervliet vgl. Hans. U. B. I n. 41. Es ist als ehemalige Reichszollstätte ursprünglich nur für den Englandverkehr bestimmt. Für den von NW. nach SW. streichenden Warenzug Norddeutschland-Flandern scheint es zu weit westlich, ja abseits zu

an der holländischen Zollstätte Gervliet auf Putten erwünscht machen. Als Lübecker und Hamburger (1243) damit Erfolg haben, tritt ihr Flandernverkehr durch ihre Rückfracht, flandrische Tuche, zweifellos zutage. Nicht anders ist es im Stift Utrecht, dessen erwählter Bischof Otto die Abgabenpflicht der Hamburger und Lübecker im folgenden Jahre (1244) in seinem Machtgebiet fixierte; doch wird hier noch Wein als Ladung für die Heimfahrt vorgesehen [1]. Weiterhin haben beide Städte den gesicherten Verkehr durch jene Territorien mit einer Reihe von Bestätigungen mit Erfolg sich zu erhalten gesucht [2]. Lübeck hat sogar seinen alten Genossen dank rühriger Vertretung oder größerer Geldzahlung überholt, als es 21 Jahre vor Hamburg Befreiung vom Strandrecht erwirkte [3]. — Jedenfalls war dieser Weg für sie wie für die gesamte Schiffahrt unschätzbar. Asche und Pech vertrugen an sich keinen längeren Landtransport [4]. Auch die anderen deutschen Produkte, voran Holz und Getreide, hätte der kostspielige Frachtwagen dermaßen verteuert, daß sie sich niemals auf dem flandrischen Markt hätten behaupten können. Der Landweg ist daher nur für den Personenverkehr, für den zu Pferde reisenden Kaufmann wie Mornewech [5], in Betracht gekommen.

liegen. — Das Brügger Itinerar S. 285 geht über Antwerpen-Breda-Gertruidenberg nach Dordrecht, benutzt den Lek (Schoonhoven), erreicht von Utrecht Zwolle, um sich Vecht aufwärts nach Lingen zu wenden. Folgen Haselüne, Cloppenburg, Wildeshausen und Delmenhorst, wo der flandrische Schreiber Deelmanaerts setzt, indem er an die deelmannen der flandrischen Städte denkt. Bremen ist bei Lelewel ausgefallen; aber sicher einzusetzen, worauf die Reise Bremervörde, Stade, die Este, Hamburg, Oldeslo, Lübeck berührt. Vgl. auch Hans. Geschbl. Jg. 1896 S. 51; doch geht hier die Reise über Meppen, Deventer, Arnheim, Nymwegen, 's Hertogenbosch, Antwerpen vor sich. Albert von Stade MG. SS. XVI S. 335 gibt Stade, Bremen, Wildeshausen, hält sich von dort an aber bedeutend südlicher.

[1] Hans. U. B. I 1 n. 334.

[2] Eb. n. 337, 373, 628, 669, 683.

[3] Eb. n. 337, 628.

[4] Schäfer, Miszellen S. 169.

[5] Lüb. U. B. I 1 n. 554, auch sendet er einen Knecht oder Gehilfen (famulum) über Land von Brügge nach Lübeck. Ein Bote hatte für diesen Weg 12 Tage gebraucht, eb. n. 560.

Ferner entging man auf der Fahrt durch die Südersee der Brandung von Texel wie den sonstigen Fährlichkeiten der holländischen Küste. Endlich litt der Handel auch nicht unter den zum Übermaß getriebenen Zollabgaben, mit denen der Rheinverkehr zu ringen hatte[1]. Weder die Forderung des Holländers, eins vom Hundert des Warenwertes, noch der Anspruch des Utrechters, 1 s. Utr. für Hin- und Rückfahrt jedes Schiffes, sein Zoll auf Asche, Pech, Tuch und Wein, der zugleich die Krahngebühr in sich schloß, waren unerschwinglich. Vorausgesetzt war nur, daß ein Schiff unbehelligt an der friesischen Küste vorbeikam[2]. — Übrigens benutzten wie die Vlamen, so auch die Grafen von Holland und Geldern etwa bei ihrem Zuge gegen die Stedinger (1234) den Wasserweg[3].

Von deutscher Seite haben sich Lübeck und Hamburg zuerst um diese Straße bemüht. Die übrigen folgten. Während Köln, dessen Interesse eben ganz der Landverkehr absorbierte, überhaupt schweigt, ließen Dortmund wie Soest wenige Jahre später (1248 und 1252) sich die lübischen Rechtssätze verwilligen. Die Bürger von Bremen und Stade und die Händler, die den Markgrafen Johann und Otto von Brandenburg unterstanden, hatten schon einige Monate früher als Soest dies Ziel erreicht[4].

Weit mehr noch als an den Durchgangsstationen Hollands und Utrechts tat rechtliche Regelung des Verkehrs in Flandern selbst not[5]. Hier galt es nicht nur allgemeine Sicherung,

---

[1] Ende des 12. Jahrhunderts werden neunzehn Rheinzollstätten, davon acht bis Köln aufwärts, gezählt, Ende des folgenden sind es mindestens 24. Theo Sommerlad, Die Rheinzölle im Mittelalter. Halle a. S. 1894. S. 49 u. 55.

[2] An Versuchen, sich durch Verträge zu sichern, hat es nicht gefehlt, so Hans. U. B. I n. 290, 1083, 1218, 1240, 1241.

[3] Nachweise bei H. A. Schumacher, Die Stedinger. Bremen 1865. S. 117, 191 Anm. 88.

[4] Oben S. 93 f. — die Märker, Hans. U. B. I n. 424.

[5] Die maßgebende Spezialarbeit hat Walther Stein, Privilegien S. 51 ff. geliefert. Daselbst die Bereicherung des Urkundenmaterials durch vier bisher ungedruckte Stücke des Departementalarchivs zu Lille.

[redacted]

Fixierung oder Herabsetzung der Abgaben, Befreiung vom Strandrecht und ähnl. zu erwirken; auch die Gestaltung des Schuldrechts und des Gerichtsverfahrens kam in Frage, da in der Grafschaft die eigentlichen Handelsgeschäfte vor sich gingen. Die Lübecker haben dem ein ganz eigenartiges Projekt, Gründung einer dauernden Niederlassung am Swin, einer Handelsstadt im strengen Wortsinne, hinzugefügt[1]. Lübeck und Hamburg übernahmen im Frühjahr 1252 die Gesandtschaft; die übrigen Beteiligten, insbesondere die rheinisch-westfälischen Städte und die Genossenschaft der Gotlandfahrer[2], ließen sich durch den lübischen Ratsherrn Hermann Hoyer und den Hamburger Ratsnotar Mag. Jordan von Boizenburg vertreten[3]. Rheinländer und Westfalen gaben zwar ihre Vorschläge mit[4]; aber die Persönlichkeiten der Gesandten zeigen doch, daß ebenso wie in Holland und Utrecht auch hier die Initiative von der Trave und Elbe ausging.

Auf flandrischer Seite stand der Landesherrin Margaretha die Verfügung über das Fremdenrecht zu. Ihr Oberlehnsherr, der König von Frankreich, hat nicht eingegriffen. Dagegen mußte sie ständig auf ihre Flandrer Rücksicht nehmen. Die Zölle zu Brügge und Damme waren ganz oder teilweise zu Lehen ausgetan; auf den Brügger wirkte sie nur noch insofern ein, als sie eine Änderung seiner Bestimmungen bestätigte[5], und am Zoll zu Damme, den sie zum größeren Teil in Händen hatte, konnte sie nicht wohl ohne Zustimmung der Belehnten vor-

---

1 Stein eb. S. 86ff.

2 Eb. S. 74; für Gotlandfahrer, Lübeck, Hamburg und die universae civitates imperii war das Privileg, die major forma, Hans. U. B. 1 n. 422 (421) in je einer Ausfertigung bestimmt. Unter den universae civitates ist „vorzugsweise an die rheinischen und westfälischen Städte und Kaufleute — seitens der gräflichen Kanzlei — gedacht", Stein S. 77. — Im Rechtssinne waren andere, z. B. die sächsischen und oberdeutschen Städte gleichfalls miteinbegriffen, vgl. Hans U. B. I n. 476.

3 Stein eb. S. 58 Anm. 3.

4 Eb. S. 103 — Hans. U. B. I n. 433.

5 Hans. U. B. I n. 435 D u. H S. 157.

gehen[1]. Ferner hatten die Städte, voran Brügge und Gent, allerdings rechtlich gar keinen Einfluß, faktisch vielleicht um so mehr. Ihre Schöffen und Notabeln pflegte die Gräfin in Handelssachen als Sachverständige oder Beiräte heranzuziehen[2]. 1252 bis 1253, als wegen Seeland Verwicklungen drohten, hat sie zweifellos nicht über deren Köpfe weg verfahren[3].

Weiter wurde das Schicksal der Forderungen und Vorschläge der deutschen Städte an die große Politik gekettet, wohl eher, weil die Städte dies beabsichtigt, als weil das Zusammenfallen der Ereignisse es so mit sich brachte. Jedenfalls hat die Feindschaft König Wilhelms von Holland mit der flandrischen Gräfin wegen Westseelands[4] einen Druck auf Flandern ausgeübt, der sich zunächst für die Städte sehr günstig erwies. Im Frühjahr 1252 deckte sich Wilhelms Machtbereich so ziemlich mit dem des flandrischen Handels in Deutschland. Beschlagnahme flandrischen Guts mag nicht außer der Möglichkeit gelegen haben. Vielleicht mit beeinflußt durch die Vorstellungen der dadurch am meisten betroffenen Genter[5] hat die Gräfin im Mai 1252 scheinbar in allen Punkten nachgegeben. Ein demütig gehaltenes Schreiben an den Kaufmann zu Köln, Dortmund, Soest, Münster, Aachen gab kund, daß die Regelung des Dammer Zolls unter bedeutendem Zollerlaß erfolgt, die des Gerichtsverfahrens und sonstiger Punkte zwar noch aufgeschoben sei, aber jedenfalls auf gütliche Weise erfolgen solle. Als Gegenleistung erbat die Gräfin von Flandern und Hennegau urkundlichen Verzicht „um Gottes Willen“ auf zu Unrecht von ihr erhobenen Zoll. In der Tat befand sich die neue Zollrolle in des

---

[1] Wir erinnern an den erfolgreichen Einspruch der Lehnsträger des Sinkfalzolls (1127), Galbert MG. SS. XII S. 605_{58}—606_{5}.

[2] Hans. U. B. I n. 660.

[3] Vgl. auch Stein, Privilegien III h. S. 72. Zu beachten ist auch, daß die Dammer Zollrolle consilio nobilium et peritorum nostrorum super hoc habito erlassen wird. Die periti werden die preudhommes, d. h. wohl sicher städtische Schöffen sein.

[4] Stein eb. S. 102 ff.

[5] Die sogleich zu besprechende Urkunde Hans. U. B. I n. 431 ist in Gent erlassen.

Gesandten Hoyers Händen[1]. Auch die Inhaber des Brügger Zolls, die Ritter Johann von Ghistelles und Wulfard von der Woestine hatten ihrerseits den Marktzoll um die Hälfte erniedrigt, das Dutzend Hosen, diesen spezifisch Brüggischen Artikel, von 4 auf 3 d., den kleinen Korb Feigen — bisher waren große und kleine Körbe ohne Unterschied mit 2 d. belegt — auf 1 d. herabgesetzt[2]. Zugleich wurde die Abgabenliste der Turholter Messe den Städten übermittelt[3]. — Sie konnten zufrieden sein mit dem Erfolg ihrer Gesandten, zumal wenn die noch ausstehenden Materien im Sinne der Kaufleute geregelt wurden, wozu ja Aussicht vorhanden war. Für sich allein bedeuteten nämlich die diesjährigen Errungenschaften zwar viel, aber doch keineswegs einen solchen Ausfluß gütigen Wohlwollens, wie es jene flandrischen Schreiben hinstellten. Die alte Dammer Zollrolle, die der Nieuports[4] ähneln mochte, hatte sicherlich dem gesteigerten Verkehr längst nicht mehr genügt; eine Menge nicht verzeichneter Artikel wie das ostersche Pelzwerk war bei der Verzollung dem Ermessen des Einnehmers und der Zollinhaber anheimgegeben. Insofern diese exorbitanten Sätze ermäßigt oder doch fixiert wurden, konnte die Gräfin von Zollerlaß sprechen. Von besonderen Zollermäßigungen für die Deutschen kann schon deshalb nicht die Rede sein, weil die Zollrolle kein Sonderrecht für sie schuf, sondern allgemein für jeden Fremdenverkehr auf dem Swin galt[5]. Wollte man die Deutschen merklich begünstigen, so hätte man die übrigen Fremden — und wie sie wurden in Damme auch nicht privilegierte Flandrer behandelt[6] — davon ausgeschlossen. Ohne Not zugunsten von Unbeteiligten, Spaniern, Franzosen, Engländern,

---

[1] Hans. U. B. I n. 432 (1252 Mai).

[2] Eb. n. 434 und 435 D 1. Es ist der market toolne, das mercatum theloneum.

[3] Eb. n. 435 S. 154.

[4] Warnkönig II 2 n. 168 (Schluß) von 1163.

[5] Hans. U. B. I n. 432 S. 144: Pro commodo — — universorum mercatorum predictorum et eciam aliorum extraneorum.

[6] Reglement S. 47.

eine prächtige Einnahmequelle zu vermindern, war weder flandrische noch speziell Margarethas Art. Im Streit mit England hat sie einige Jahrzehnte später ihr Anrecht auf Geld und Gut aufs rücksichtsloseste verteidigt.

Bei der Wiederaufnahme der Verhandlungen im Frühjahr 1253 bewiesen Margaretha und ihre Räte indessen zunächst noch eine durchaus fremdenfreundliche Gesinnung. Vom 5. Mai 1253[1] ist ein Schreiben an die rheinisch-westfälischen Städte datiert, in dem die Gräfin an dem Gedanken einer deutschen Niederlassung zu Damme oder Neudamme festhält und auch sonst große Liberalität an den Tag legt. Schon vorher, am 13. April 1253, war das grundlegende Privileg erlassen[2], das im ganzen gemäßigte Lübecker Forderungen akzeptierte, weitgehende des deutschen Westens dagegen nicht berücksichtigte[3]. Vier Ausfertigungen wurden in Ter Doest bei Brügge deponiert[4], die bei Übersendung der Gegenurkunden ausgehändigt werden sollten. Wie es scheint, ist nur ein Exemplar für die gotländische Genossenschaft nach Lübeck abgegangen[5]; offenbar sollte diese major forma schon die Basis für den Verkehr von 1253 abgeben, ohne daß man auf die ausstehenden, tatsächlich nie erfolgten Gegenleistungen der Deutschen zu warten brauchte. Der deutsche Kaufmann konnte sich in Rechtsfällen auf seine Zugehörigkeit zur Genossenschaft berufen, während sich seine Heimatstadt doch nicht zu gleicher Behandlung der Vlamen verpflichtete. Im einzelnen enthielt die Urkunde wenig mehr als die notwendigsten Normen, die das entwickeltere Verkehrsleben jetzt forderte. Der erste Artikel, Abschaffung des gerichtlichen Zweikampfs, betraf eine in Flandern längst antiquierte Institution; er bestand

---

[1] Hans. U. B. I n. 428.

[2] Eb. n. 422 (421).

[3] Stein, Privilegien S. 99 und 101.

[4] Eb. S. 74 — n. IV.

[5] Hans. U. B. I n. 422: Ad instantiam universorum mercatorum Romani imperii Godlandiam frequentantium, vgl. n. 421 L., angebliches Or. des Stadtarchivs zu Lübeck.

[redacted]

bald 150 Jahre dort nicht mehr zu Recht[1], da seit Friedrich I. (1173) die Flandrer in Deutschland davon befreit waren. Was kostete es die flandrische Regierung, dieses Beweismittel ganz wegzuräumen? Wertvoll waren dagegen die Bestimmungen über das Schuldrecht und den Gerichtsstand des Kaufmanns[2]. Aber wie weit stand der Freibrief hinter den Hoffnungen zurück, die sich besonders die westlichen Städte gemacht hatten! Man hatte z. B. ausdrückliche Nichthaftung der gesamten deutschen Kaufleute im Falle eines Streits zwischen Flandern und der Kaufmannschaft einer deutschen Stadt verlangt; auch deren Angehörigen sollten innerhalb dreier Monate mit ihren Waren Flandern unbehelligt verlassen dürfen[3]. Noch vor einigen Jahren

[1] Warnkönig I S. 357 Anm. 95. Die Yprer sind seit 1116 befreit.

[2] Hans. U. B. I n. 421. Man wird den aussichtslosen Versuch unterlassen, diese gut mittelalterlichen Rechtssätze in ein juristisches System einzuzwängen. Sie behandeln, im einzelnen nicht ungeschickt abgefaßt, nur solche Materien, die in der Praxis zu Streitigkeiten oder Klagen der Kaufleute über ihre Behandlung durch die flandrischen Autoritäten und Händler führten. Die ökonomischen Grundlagen schimmern deutlich durch. So war der flandrische Gläubiger gegen einen deutschen Schuldner um so rigoroser vorgegangen, als der Handelsgast häufig den Aufenthaltsort wechselte und sich ohne schwere wirtschaftliche Nachteile seinerseits den Verpflichtungen entziehen konnte. Es ist ein Hauptpunkt im Privileg, ihn und seine deutschen Genossen vor allzu weitgehenden Maßnahmen des Gläubigers sicher zu stellen. Dem Schuldner wird zugebilligt, daß bei Zahlungsverzug der Gläubiger ihm nachzureisen hat; Anspruch aus einer nicht vor Schöffen eingegangenen Schuld weist der Kaufmann durch bloßen Eid von sich; kann er einen Bürgen oder Kaution stellen, so darf er auch nicht ins Gefängnis geworfen werden, es sei denn bei Kopf- und Halsprozessen. Gegen Absichten des Gläubigers, sich an den Genossen des Schuldners schadlos zu halten, wird nur der Hauptschuldner oder sein Bürge haftbar gemacht, jeder andere Kaufmann für nichthaftbar erklärt. Die Kaufmannsprozesse werden den Schöffen überwiesen, und zwar sind sie zu Damme und Brügge in 3, höchstens 8 Tagen zu entscheiden. Es folgen noch Bestimmungen über Arrest von Schiffen, Schiffsunfall und das bei Schiffbruch geborgene Gut, sämtlich zugunsten der Deutschen. Subsidiär endlich trat das flandrische Recht hinzu.

[3] Vgl. Stein, Privilegien S. 98.

hatten die Hamburger (1245) die Beraubung eines Aardenburger in Holstein schwer entgelten müssen[1]. Das Privileg hat dem Wunsche indessen keine Rechnung getragen.

Nach dem 5. Mai 1253 verlautet nichts mehr von weiteren Zugeständnissen, also vor allem von der Gründung Neudammes am Swin. Der Wind der großen Politik, der soeben noch die Segel der deutschen Kaufmannschaft so kräftig geschwellt hatte, war inzwischen umgeschlagen. Im Sommer 1253 rüstete ein starkes flandrisches Heer unter Guido, dem Sohn Margarethas, zum Angriff auf König Wilhelm. Damit vertrug sich das Lübecker Projekt, eine Ansiedlung in Flandern mit Untertanen dieses flandrischen Gegners zu bevölkern, zu schlecht. Auch die Schlacht bei Domburg oder Westkapelle am 4. Juli 1253, wo das flandrische Heer zerschellte, hat daran nichts geändert. In den nächsten Jahren sind zwar wiederum Verhandlungen angeknüpft — noch immer hatten die deutschen Städte keine Gegenurkunden übersandt[2] — aber man ist doch auf dem Niveau des ersten Freibriefs vom 13. April 1253 stehen geblieben. Ihn den Deutschen zu entziehen, hatte die Gräfin um so weniger Neigung, als er eben keine schwerwiegenden Verbindlichkeiten auferlegte und doch durch den Verkehr der Deutschen die Zoll- und Markteinnahmen beträchtlich erhöhte. Für die noch immer nicht erfolgte Anerkennung des gleichen Rechts der Flandrer auf deutschem Boden hat der Vlame sich entschädigt durch das Sonderabkommen mit Hamburg von 1268[3], das daselbst Gleichberechtigung schuf, wie sie für Köln seit langem bestand. Waren somit die Vlamen an ihren zwei wichtigsten Verkehrspunkten in Deutschland gedeckt, so hat weiter der Konflikt mit England

---

[1] Vgl. oben S. 83 Anm. 1; auch Gents Verfahren gegen die Sachsenstädte gehört hierher.

[2] Aus dieser Zeit stammen die Urkunden Bremens vom 17. März und Münsters vom 24. März 1255, Hans. U. B. I n. 476 und 465. Stein, Privilegien S. 82 Anm. 1 hat n. 465 in das J. 1255 (statt 1254) verwiesen. Vielleicht hängt trotz ihres zeitlichen Abstandes die in n. 660 erwähnte carta sigillo civitatis Hamburgensis, ut dicebant mercatores nostri Flandrenses, sigillata, damit zusammen.

[3] Hans. U. B. I n. 660.

[redacted]

das Interesse der gräflichen Regierung den deutschen Dingen entzogen. Lübeck und die Ostseestädte haben die vlämischen Ansprüche nicht anerkannt, und dieser Preis wog wohl auf, daß die Grundlage des Verkehrs in Flandern wider Erwarten nicht breiter ausgefallen war.

Auch in der zweiten Periode, die wir von 1253 bis etwa zur Jahrhundertwende abgrenzten, bleibt die weitere Führung der Städte Lübeck und Hamburg überlassen. Ihre Kaufleute und ihr Schiffsvolk sind am zahlreichsten am Swin zu finden. Die Handlungsbücher des Hamburgers Vicko von Geldersen, der wahrscheinlich der Gesellschaft der Flandernkaufleute angehörte[1], und der Lübecker Hermann und Johann Wittenborg[2] belegen für das 14. Jahrhundert zur Genüge die Wichtigkeit des flandrischen Geschäfts für die Kaufmannschaft beider Städte, und für das 13. Jahrhundert sei auf Mornewechs Akten verwiesen[3]. Keine andere deutsche Stadt hat es außer ihnen zu einer nach ihr benannten Straße in Brügge gebracht; die der Lübecker wird 1282 als erste sämtlicher fremden Nationen[4], die der Hamburger 1306 zuerst genannt. Zu Ostkerken, zwischen Damme und Sluis, ist nach dem Hamburger Schiffrecht von 1292 die Hanse der Hamburger zu halten; später wandten sie sich nach Houcke, einige Kilometer näher an Sluis gelegen, wo auch die Lübischen Schiffer und Kaufleute ihre Bank am Sonntag aufsuchten. Für die Hamburger Schiffahrt waren diese Stationen um so wichtiger, als sie noch vor 1300 auch Fracht von La Rochelle zum Swin übernahm. Im 15. Jahrhundert haben die Hamburger von einem eigenen Hof in Sluis aus ihr Bier vertrieben[5]. Die Lübecker

---

[1] Mercatores de Flandria, Nirrnheim, Einl. S. 26.

[2] Hrsg. von Carl Mollwo. Leipzig 1901.

[3] Lüb. U. B. I 1 n. 553 ff. (J. 1290), II 1 n. 76 ff.

[4] Inv. Intr. S. 439. — Ob hier Zufall der Überlieferung vorliegt oder ob sie tatsächlich zwei Jahre vor Spaniern und Bayonnern eine Straße erhalten, ist nicht auszumachen. De scrine van Lubeke bei den Brügger Karmelitern, Hans. U. B. III. n. 97.

[5] Kiesselbach S. 61 ff., Stein, Privilegien S. 92, Häpke S. 78. — Über die Hamburger Frachtfahrt von La Rochelle zum Swin vgl. Hambg. Schiffrecht § 9 b und Stein in Hans. Gbll. Jg. 1904—05

sind ihrerseits wieder die ersten, die auch Flandern nur als Durchgangsland betrachten und von dort zu den Champagner Messen vorstoßen[1]. Seitdem die Reise durch Kattegat und Skagerak, die Umlandsfahrt, zu einer eingefahrenen Schiffahrtsstraße geworden ist, kann der lübische Schiffer auch im Westen Verdienst suchen[2], ohne daß die alte Landverbindung zwischen Lübeck und Hamburg ihre Bedeutung einbüßte.

Umgekehrt wird man für diese beiden Städte vielleicht am ehesten eine kulturelle Einwirkung Flanderns und speziell Brügges nachweisen können[3].

d. Die Ostseestädte.

Die Einung, welche die deutschen Kaufleute 1252/53 in Flandern verband, war die gotländische Genossenschaft[4]. Auch die deutsch-gotischen Bewohner Gotlands und speziell Wisbys haben, wenn nicht schon 1252/53, so doch später, an dem Handel nach Flandern teilgenommen. Kampens und Zwolles Hoffnung, daß Lübeck mit Erfolg den Gotländern den Besuch der Westsee

---

S. 194. — Der Hansehof in Sluis, HR. I 6 n. 474, n. 556 A. § 75, B. § 51 und cart. I n. 705, vgl. auch Muiden H. — O. art. 76.

[1] Schon bei den Verhandlungen über Neudamme wird freier Besuch der französischen Messen, also vor allem der Champagner, ausbedungen. Stein, Privilegien n. III S. 73 und S. 88. Kurz vor dem flandrisch-französischen Kriege (1294) zeigt ein Rechtsstreit die Lübecker auf dem Wege zur Champagne über Flandern, Hans. U. B. I n. 1140. Sie schalten damit die Vlamen, die bis 1300 zahlreich auf den Messen kaufen, als Vermittler aus.

[2] Lübeck im Schiffsregister zu Sluis, Reglement S. 50. — 1307 erhält Lübeck von Erich Menved von Dänemark Schutz für die Fahrt auf der Westsee nach Flandern, Hans. U. B. II n. 18.

[3] Lübeck interessiert sich für Brügger Einrichtungen, Hans. U. B. II n. 64, eine Brügger Brodtaxe aus dem Anfang des 14. Jahrhunderts wird im Lübecker St.-A. verwahrt. Auch Lübische Bürger, wie der Ratmann Johann von Dowaye (Douai), eb. I Reg., und Siward von Brügge, eb. n. 708, sind zu erwähnen.

[4] Vgl. Stein, Privilegien S. 89 und I 6, der das Genossenschaftssiegel, womit man den Vertrag von Neudamme zu besiegeln gedachte, als die verkleinerte Lilie der Deutschen Wisbys anspricht.

[redacted]

untersagen würde, hat sich nicht erfüllt. Rat und Gemeinde der Deutschen und Goten zu Wisby sind bei der Verlegung des Stapels nach Aardenburg (1280) hinzugezogen, und auch ins 14. Jahrhundert reichen die Zeugnisse für gotischen Schiffsverkehr. Freilich war die Bedeutung Wisbys im Rückgang, was natürlich auf seine Stellung in Brügge einwirkte[1].

Die übrigen Ostseestädte sind erst in dieser zweiten Periode in Brügge vertreten. Auffallend rasch wenden sich einzelne der jungen Gemeinwesen dem Flandernverkehr zu. Stralsund, etwa 1230 von Rostockern gegründet, 1240 mit städtischen Freiheiten begabt und 1249 von den Lübeckern zerstört und geplündert, hat schon 1278 Rechtsbestimmungen über die Fahrt „nach einem flandrischen oder englischem Hafen"[2]. Eine Verordnung über das Windegeld der in Stralsund verladenen Waren gibt uns eine Übersicht über die wichtigsten Artikel, die nach Flandern gehen; es sind Asche, Pech, Wagenschott und Roggen, also die typischen deutschen Ausfuhrprodukte[3]. Um dieselbe Zeit heben auch die Nachweise privaten Verkehrs in Flandern an (1279)[4]. Stralsund ist ein Hauptvertreter deutscher Schiff-

---

[1] Über den Versuch, den Goten die Nordsee zu sperren, vgl. oben S. 88 Anm. 1. — Aardenburg, Hans. U. B. I n. 866, zu 1295 vgl. noch 1173. — Für das 14. Jahrhundert vgl. Reglement S. 50, Hans. U. B. III n. 642 zu 1333, ein Bürger von Wisby hat drei Anteile an einer vor Nieuport schiffbrüchig gewordenen Kogge. — Der Niedergang bei Schäfer, Hansestädte S. 262 ff.

[2] Über die Frühzeit vgl. Christian Reuter, Wann ist Stralsund gegründet? Hans. Gbll. Jg. 1899 S. 21 ff., Hans. U. B. I n. 299, Stein, Privilegien S. 121. — Ad portum Flandriae vel Angliae, Hans. U. B. I n. 810.

[3] Eb. n. 868 und Fabricius II 222, um 1280. Junghans' Vermutung, die beim Löschen in Flandern zu entrichtende Abgabe sei im deutschen Kontor zu Brügge erhoben, hat schon Höhlbaum mit vollem Recht bezweifelt. Bei Asche werden Slavische, Stargarder, Frankfurter Fässer unterschieden.

[4] Fabricius III 9, 63, 455 Flamensis cistula wohl identisch mit der Brügger Kiste der Zollrolle von 1252, Hans. U. B. I n. 432; IV 177, VI 105. — Bemerkenswert sind die als Flamingus oder Vlemync bezeichneten Wandschneider IX 120 Beneke, 177 Hinceke, 254 Peter,

fahrt im Swin; wie der Hamburger ist auch der Stralsunder Seemann mehr als der Kaufmann im Swin gewesen. Die Tölners haben nach Rostock vlämisches Tuch bisweilen über Stralsund bezogen, und zu den Neubürgern der flandrischen Schifferstadt Sluis stellte 1331 keine andere deutsche Stadt ein gleich großes Kontingent wie Stralsund[1].

Was die übrigen „Wendischen" Städte anlangt, Rostock, Wismar und Greifswald, die sich eng an Lübeck anschließen, so ist davon nicht eben viel Charakteristisches zu bemerken. Im Verkehr mit Flandern stehen sie alle, und einzelne Bürger von Wismar, Rostock und Greifswald sind in Handelstätigkeit in Flandern nachzuweisen[2].

Erst die Städte des Weichselgebiets nehmen den Fernverkehr nach Flandern wieder auf, der östlich Greifswalds weder an der Oder noch an der pommerschen Küste etwa in Kolberg gepflegt wurde. Am ehesten ist Thorn, schon 1280, beteiligt; auch Elbing wird früh (1295) genannt, eher als das später so rege Danzig. Der Grund dafür war Danzigs später Übergang in Ordensbesitz[3], während Kulm[4], Thorn, Elbing ungefähr gleichaltrig mit Stralsund, etwa zur selben Zeit oder etwas später

---

40 Johannes. — Ein Stralsunder liefert 1000 Bohlen (barden) für die Brügger Halle, St. R. 1306 — Inv. III. S. 163.

[1] Sonden im Reglement S. 50; vgl. ferner Hans. U. B. I n. 1173, II n. 549 Anm. 1, III n. 395, 527 usw. — Johann Tölners Handlungsbuch, hrsg. von K. Koppmann. Gesch.-Quellen der Stadt Rostock I. Rostock 1885. Einl. S. 9. — Über die Neubürger zu Sluis vgl. die unten angeführte Liste.

[2] Wismar, Meckl. U. B. IV n. 2702. Johann Vlint hat 1272 Güter in Flandern und England. — Rostock, eb. VII n. 4531, X n. 6615 u. 6639; Hans. U. B. III n. 474, Rostocker Flandernfahrer zu 1360. Drei Rostocker in Houcke am Swin, Mai 1299, Damme, cout. II n. 22, vgl. auch Tölners Handlungsbuch und Beiträge zur Geschichte d. Stadt Rostock III 1 S. 8 (1900), Schreiben des deutschen Kaufmanns zu Brügge vom 29. April 1308 an den Rostocker Rat. — Greifswald, Pomm. U. B. V. n. 2943.

[3] Thorn, Hans. U. B. I n. 864, III n. 186 (ca. 1350); Elbing, eb. I n. 1175, III n. 527, dort auch Braunsberg. — Danzig fällt 1308 dem Orden zu, Schäfer, Hansestädte S. 16. Auch Stein, Beiträge

nach Brügge zu handeln beginnen. Auch Königsberg stand im Schiffsregister von Sluis.

Weniger berührt uns hier der Eigenhandel des deutschen Ordens[1], so sehr er Brügge zum Stützpunkt seines Geschäfts machte. Aber er gehört nicht mehr dem Aufkommen, sondern der Hochblüte Brügges an. Den Großschäffern erschien der Verkehr mit dem Swin als das Gegebene, an den Anschluß suchen mußte, wer einmal Handel in größerem Stil trieb. Insofern ist eine Parallele mit der Florentiner Schiffsverbindung mit Flandern im 15. Jahrhundert zu ziehen.

Der direkte Handel nach Flandern findet in Riga und Pernau[2] noch einmal Vertreter, um dann dem Zwischenhandel, zumal von den wendischen Städten her, völlig das Feld zu räumen. Riga gehört noch durchaus zu den Städten, die vor der Wende des 13. Jahrhunderts Eigenverkehr nach Brügge unterhalten. Dank seinem Schuldbuch können wir einige Details erfahren. Jedenfalls nahm die Flandernreise einen hervorragenden, wenn nicht den ersten Platz unter Rigas Handelsinteressen ein. Bisweilen wird sie direkt bezeichnet, oder es wird die Rückkehr des Schuldners aus Flandern als Zahlungstermin ge-

---

S. 55, merkt Thorns früheres Aufkommen vor Danzig an. Für die spätere Zeit vgl. Theodor Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte. Leipzig 1858. S. 120 ff., der indessen in bezug auf Brügge nicht frei von Irrtümern ist.

[4] Kulmer Bürger stranden 1345 auf einem Stavorner Schiff in Seeland, Hans. U. B. III n. 51.

[1] Carl Sattler, Der Handel des deutschen Ordens in Preußen Hans. Gbll. Jg. 1877 S. 71. — Der Marienburger Großschäffer führt aus: Osemund und anderes Eisen, Pelzwerk, Weizen, Roggen, Mehl, Öl, Seehundschmeer, verschiedenes Holz, Asche, Wolle. Einfuhr: Tuche, Salz, Pfeffer; vgl. auch Hans. U. B. III n. 677 Anm. 1. Übersicht über niederländische Tuche, wo Brügger Tuch übrigens nicht genannt wird, um 1400. — Noch 1283 wird dem Orden der eigentliche Handel päpstlicherseits verboten, Sattler eb. S. 63.

[2] Reglement S. 50.

setzt[1]. Wachs beherrscht durchaus den Markt, nur eine Eintragung spricht von einem anderen Artikel, von Salz. Im ganzen sind es zweiundzwanzig Personen, deren Abmachungen von 1292 bis 1306 eine Spur im Stadtbuch hinterlassen haben; doch gehören sie nicht alle als Bürger nach Riga[2]. Sechzehn Eintragungen haben sie für ihr flandrisches Geschäft in den Jahren 1286—1306 verlangt. So wenig das auf den ersten Blick erscheint, so dürfen wir annehmen, daß jeder mittelalterliche Schreiber die Zahl für bedeutend gehalten hätte. Gewöhnlich machten ja die einfachen Formen des Handels schriftliche Vermerke überflüssig.

Werfen wir endlich noch einen Blick auf die Gebiete, die wir der dritten Periode der Verkehrsentwicklung zuweisen wollten, weil sie erst seit 1300 in den flandrischen Handelskreis eintreten. Die Städte der Ostseeküste konnten stets auf Abnehmer im Binnenlande rechnen. Es stellte auch eine wertvolle Reserve für die flandrische Tuchausfuhr dar. Hatte der Absatz im Westen bisweilen schon unter einheimischer Konkurrenz zu leiden, so war das östliche Gebiet noch erweiterungs- und aufnahmefähig[3]. Auch die deutschen Bürger der Binnenstädte, vornehmlich Krakaus und Breslaus, trifft man in Flandern[4]. Beide werden Vertriebsorte flandrischer Erzeugnisse darstellen wie etwa Magdeburg in seinen Umlanden.

---

[1] Im Schuldbuch, hrsg. von Hermann Hildebrand, wird Flandern 19mal, Brügge 1mal, Lübeck 18mal genannt, sonst kaum eine deutsche Stadt; — vgl. n. 470 zu 1286: Dum naves de Riga in Flandriam venerint und n. 1047, auch n. 1105: Cum nostrates illic redierint.

[2] So Gottschalk von Nestwede eb. n. 645 Anm. 1, 1315 in Lübeck ansässig. — Vgl. noch Lüb. U. B. I 1 n. 558, ein Albert Klein aus Riga, Geschäftsfreund Mornewechs.

[3] Brügger Tuch an den Zollstätten zu Sandomir an der oberen Weichsel und zu Lublin, Hans. U. B. III n. 559 S. 312 f. — Ein ähnlicher Gedankengang bei Daenell I S. 17, der indes den Osten weit überschätzt, wenn seine Erschließung einen „ganz gewaltigen Aufschwung" der flandrischen und nordfranzösischen Tucherei herbeigeführt haben soll.

[4] Krakau, Hans. U. B. II. n. 111 Anm. 2 zu 1311. Krakauer Bürger befinden sich auf dem Rückweg aus Flandern mit ihren

Im ganzen zeigte sich schon am Ende des 13. Jahrhunderts die Ostsee den Anwohnern des Westmeers überlegen. Wir besitzen zwei Städtelisten, die beide keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen, aber doch ein im ganzen richtiges Bild gewähren. Wenn Philipp IV. von Frankreich Flandernfahrer des Reichs aufzählen will, nennt er eine süderseeische Stadt, Kampen, sonst außer Hamburg nur noch Ostseestädte Lübeck, Riga, Wismar, Rostock, Stralsund, Elbing, Greifswald und die Insel Gotland[1]. Der Zollkommentar, der etwa die Zustände von 1350 wiedergibt, kennt zwar schon die starke Anteilnahme der Südersee mit sieben Orten; aber gleichwohl behauptet auch hier die Ostsee mit zehn Namen[2] den ersten Platz, den ihr auch nicht Nord- und Südersee zusammen streitig machen. Hier können wir wohl unbedenklich den in größerer Anzahl namhaft gemachten baltischen Städten auch den quantitativ bedeutenderen Handel zusprechen, so gefährlich sonst eine nur darauf beruhende Annahme wäre.

e) Die Oberdeutschen.

Oberdeutsche Waren und Kaufleute sind sehr selten in Brügge nachzuweisen. Die schweren Waren des Ostens, Zere-

---

Schiffen zu Schwetz auf der Weichsel, vgl. auch Stein, Beiträge S. 80 Anm. 2, wo es sich um eine „neue Route nach Flandern“ mit Benutzung der Warthe, 1391—93, handelt. — Breslau, Hans. U. B. II n. 416, S. 1 Anm. 1 und S. 177 Anm. 1, III n. 506; vgl. auch Davidsohn n. 946. Seine Oderstraße durch den Landweg über Nürnberg sekundiert, Hans. U. B. III S. 276 Anm. 3; dazu Brügger Itinerar S. 287. — 1324 ging Leuten aus Wladimir (Wolhynien) in Flandern eingekauftes Tuch bei Rügen verloren, Hans. U. B. II n. 420; einem „osterschen Kaufmann“ Peter von Sandomir kaufte die Stadt Brügge 1341—42 einen beträchtlichen Posten Wachs ab, St. R. des Jahres — cart. I n. 264.

[1] Hans. U. B. I n. 1173 und 1175, Februar und März 1295; Greifswald nur in 1175.

[2] Nach dem Reglement S. 50 seien sie noch einmal zusammengestellt: Van Oostland zal in sine tafele (des Zöllners zu Sluis) staen die van — — Gripswolde, Lubeke, Godlant, Sonden, Rodestoc, Helvinghe, Coninxberghe, Wissemare, Parnauwe, Danseke.

alien, Asche, Pech versendet der Oberdeutsche nicht nach Flandern. Was an Warenaustausch vorhanden ist, ziehen Köln und seine Bürger an sich[1]. Einzig die beiden Städte, die auch im hansischen Norden anzutreffen sind, Nürnberg und Frankfurt[2], finden sich in Brügge. Wenn es aber noch zweifelhaft bleibt, ob wirklich Frankfurter nach Brügge gehandelt haben, so sind die Zeugnisse für den Nürnberger Handel um so interessanter. Man sehe Kaiser Ludwigs Urkunde vom 12. Sept. 1332 ein, welche die Orte, an denen Nürnberger zollfrei sind, aufzählt[3]. Nicht nur der Weg nach Flandern ist durch Zollfreiheiten überall gesichert — bis Köln könnte ja auch der rheinische Handel die treibende Kraft sein, — sondern über die gesamten Nachbarterritorien der Grafschaft breitet sich das Netz der Privilegien. Schon 1311 war in Brabant von Johann II. Zollfreiheit zugebilligt[4]; aber auch Valenciennes und Cambrai seien genannt. Flandern selbst gab prinzipiell keine Zollbefreiung; aber soweit sie es vermochten, haben sie sich an diese Landschaft herangeschoben und Tournai[5], die letzte Stadt, die dem gräflich flandrischen Zollrecht nicht unterstand, in den Kreis ihrer Vorzugsbehandlung einbezogen. Schon um 1300 taucht denn auch ein Nürnberger Kaufmann Conrad von Nürnberg in Brügge auf[6].

[1] Vgl. oben S. 82. — Die Ann. Colmarienses MG. SS. XVII. S. 226_{31} a. 1302 nennen die Brügger cives Bituricenses. Einem norddeutschen Chronisten wäre diese unzutreffende Bezeichnung nie beigefallen. Das Brügger Itinerar berührt vielfach Oberdeutschland, so S. 289: Von Brügge bis Basel über Köln; vgl. auch eb. S. 305 f.

[2] Schäfer, Hansestädte S. 195. Mit den oben S. 94 Anm. 2 genannten Frankfurter Waren ist bis auf weiteres nicht viel anzufangen. — Möglicherweise haben die zwei Eßlinger Gläubiger Mornewechs, Lüb. U. B. II 2 n. 78 in Brügge gehandelt. Der Satz ista Lubeke solvemus istis Swevis weist sie dem schwäbischen Eßlingen zu.

[3] Chroniken Nürnberg I Beil. 10.

[4] Hans. U. B. III S. 585.

[5] Bis auf Philipp d. Langen bischöflich, dann capetingisch. Langlois S. 389.

[6] Conrad Nombergaert van Aelmaingen, St. R. 1304 — cart. I n. 145. Wir haben also eher einen sicheren Beleg von einem Nürnberger Kaufmann in Flandern als in Venedig, vgl. Henry Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig. Stuttgart 1887. II S. 73.

[redacted]

In einer zweiten Notiz wird er als Bürger von Nürnberg bezeichnet und erscheint diesmal als Verkäufer von Tournai-Laken, für die er von der Stadt, als Schadenersatz oder als Kaufpreis, 165 lb. 12 s. bezieht[1]. Nürnberg ist auch die einzige oberdeutsche Stadt, die an den großen Privilegien des Grafen Ludwig III. von Flandern und der drei Städte Gent, Brügge, Ypern (1360—62) teilnimmt[2]. Endlich zeigen die etwa der Mitte des 14. Jahrhunderts angehörigen Angaben Ulman Stromers[3], wie gut ein Nürnberger Kaufmann über Brügger Usancen Bescheid wußte. Stromer, dem italienischen Handelskreis nahestehend, hebt mit der Wolle an; der Niederdeutsche hätte sie im Durchschnitt schwerlich so in den Vordergrund gestellt.

Eine Gesandtschaft, die 1290 von Flandern nach Nürnberg ritt, brauchte über Köln und Frankfurt dreizehn Tage, um Nürnberg zu erreichen[4].

---

[1] Cart. I n. 151 — St. R. 1305—06; vgl. übrigens auch Lüb. U. B. 2 n. 78 (Mornewech): Hermanno Bomere de Nurenberch.

[2] Hans. U. B. III n. 497 S. 251, 252 und Anm. 1; vgl. cart. I n. 319.

[3] Geboren 1329, beginnt er 1360 zu schreiben; Chroniken Nürnberg I S. 3.

[4] Saint-Génois n. 559.

8. Kapitel. Der Norden.

Die Normannen haben in mehr als einer Hinsicht auf Brügges Aufkommen eingewirkt. Landauf, landab plündern sie die Handels- und Hafenplätze der Karolingerzeit, die sich wie Quentowic und Duurstede überhaupt nicht wieder erholen. Brügge wird geradezu Duurstedes Erbe. Wer sonst vom Norden in das Rheinaestuar einfuhr, segelt jetzt einige Strich südlicher ins Sinkfal. Sehr hübsch illustriert die Notiz bei Adam von Bremen dies Verhältnis: Der Text berichtet, daß man von Ripen in Dänemark nach Friesland unter Segel ging. Das 96. Scholion hat „von Ripen nach Flandern zum Sinkfal"[1]! Da man die auf 640 km angesetzte Strecke[2] in 48 Stunden durchmaß, so ergibt sich für das nordische Schiff sieben Seemeilen in der Stunde, eine tüchtige Leistung. Schon im 9. Jahrhundert war der normannisch-flandrische Verkehr nicht immer auf Schwertschläge beschränkt; konnte man doch im Frankenreich zeitweise die Besorgnis hegen, der Normannensieger Balduin selber werde sich den Nordleuten anschließen[3]. Wenn in der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts in Norwegen das Schwert flaemingr genannt wird[4], so stammte der Stahl wohl aus dem Lütticher Lande und war über das Sinkfal an die Normannen verhandelt. Später sind dann die flandrischen Gewebe, wie überall, so auch im Norden

---

[1] Gesta Hammaburg. ecclesiae pont. S. R. G. (Lappenberg) S. 154. — Das Itinerar des Adam geht auf normannische Nachrichten zurück, vgl. Schäfer, Stamm der Friesen S. 1360.

[2] Friedrich Ludwig, Untersuchungen über die Reise- und Marschgeschwindigkeit im 12. u. 13. Jahrhundert. Berlin 1897. S. 131.

[3] Vogel S. 194 Anm. 2.

[4] Bugge S. 254.

[redacted]

getragen; von Brügge speziell findet man die beiden typischen Erzeugnisse, Hosen und gestreiftes Tuch, genannt[1]. — Eine interessante Erscheinung ist, daß sämtliche gräfliche Münzen Flanderns vor 1055 nur in Dänemark, Norwegen und Rußland gefunden sind. Ob man einen flandrischen Handelsverkehr mit den arabischen Händlern an der Ostsee annehmen soll, erscheint doch recht zweifelhaft; ansprechender ist schon die Vermutung, daß die Stücke den Weg über England genommen haben. Wir brauchen sie auch nicht nur als Kriegsbeute aufzufassen, ein direkter nordischer Handel zum Swin ist gar nicht von der Hand zu weisen. Quantitativ können sich freilich die Funde mit der erstaunlichen Fülle arabischen Silbergeldes, das in den Ostseeländern ans Licht getreten ist, nicht im entferntesten messen[2].

Nordische Reisende gehen vielfach über Flandern zum Süden, so Knut d. Gr. auf seiner Romfahrt 1026—27, und wenn der Bischof Peter von Röskilde auf dem Wege nach Jerusalem 1225 im Kloster ter Doest[3] bei Brügge stirbt, kennzeichnet auch das die häufig gewählte Route über das Swin. — Für die Reise zum Norden hatte Köln im 13. Jahrhundert seine Bedeutung so ziemlich an Brügge abgegeben. Instruktiv ist der Bericht

[1] Joh. Henr. Schröder, De Luxu Aulae Magni Smek (a. 1340) Nova Acta Regiae Societ. Scient. Upsaliensis Bd. VIII, 1821, S. 325: 6 paria caligarum de Brygges und Bryggiskt isprängt.

[2] Über die Münzfunde vgl. Gaillard S. 16, der auch annimmt, daß die durch Handel nach England gekommenen Münzen von dort bei dänischen Einfällen geraubt sind. Die kühnere Hypothese, die Flandrer in den Ostseeländern vermutet, bei Pirenne I S. 188 (161). Zu den arabischen Münzen vgl. Georg Jacob, Welche Handelsartikel bezogen die Araber des Mittelalters aus den nordisch-baltischen Ländern? 2. Aufl. Berlin 1891. — Die Waren beim arabisch-nordischen Verkehr im Mittelalter S. 5.

[3] MG. SS. XXIX S. 275_{18} Hist. Regum Danorum dicta Knytlingasaga; — eb. S. 207_{25} Ann. Lundenses —; 1273 landet Bischof Heinrich von Linköping auf der Reise zum Generalkapitel des Zisterzienser-Ordens ad portum Brugensem, Cron. et Cart. Dun. n. 1116; Bischof Olav von Röskilde urkundet am 15. März 1311 zu Brügge, Pomm. U. B. V n. 2655. — Zusammenfassend vgl. Weale in La Flandre I 1867 S. 102 ff.

über den Weg Bruder Salomos, der aus Aarhus in Jütland gebürtig, 1221 vom hl. Dominikus an den dänischen König Waldemar II. den Sieger und Andreas, Erzbischof von Lund, gesandt wird. Von Bologna reist er nach Köln, findet jedoch keinen Genossen für die Fahrt nach Dänemark, wendet sich nach Paris und von dort mit einem Begleiter nach Flandern; hier erst trifft er ein Schiff an, das nach Dänemark abgehen soll[1].

In Ripen wird er gelandet sein. Dieser Ort ist von der Elbmündung bis Skagens Horn fast der einzige, der einigen Schiffsfernverkehr aufzuweisen hat. Bis zu den Zeiten der Umlandsfahrer — um die Mitte des 13. Jahrhunderts — wagt sich niemand an der jütischen Westküste entlang nördlich über Ripen hinaus, es sei denn, wie wir noch sehen werden, die Anwohner des Christianiafjords. — Als 1231 Erzbischof Uffo von Lund und seine Suffragane den Zehnten von 1000 m. Silber zur Kurie schickten, versandten sie das Geld von Ripen nach dem genannten Kloster ter Doest[2]. Auch wer von den dänischen Inseln nach Brügge reiste, nahm den Landweg von Kolding nach Ripen. Ein interessantes Schlaglicht wirft das Brügger Itinerar in seiner jetzigen Redaktion auf diese Route. „Von Lübeck bis Schonen oder Skanör in Dänemark“ verläuft die Reise über Plön — Kiel — Schleswig — Flensburg. Dann folgt unvermittelt Ripen — Kolding! Hier hat man eine zweite Route hineingearbeitet, die von Ripen als Landungsplatz ausgeht und Jütland durchquert. Von Kolding erreicht man zum Teil im Schutze des Limfjords Skagen oder geht über Fünen und quer durch Seeland nach Skanör[3].

---

1 MG. SS. XXIX S. 243$_{10-18}$. Hist. fratrum praedicatorum in Dacia.

2 Meckl. U. B. X n. 7162. — Brügge kam damals nicht etwa wie hundert Jahre später als Sitz italienischer Geldmänner für dergl. Sendungen in Betracht, sondern weil es als Handelsplatz mit Ripen in Verkehr stand. — Hier mag auf die Anekdote MG. SS. XXIX 262$_{20\,ff.}$ ann. Isl. hingewiesen werden.

3 S. 287, zwischen Kolding und Skagen werden Veile, Aarhus, Viborg, Aalborg genannt. — Fünen wird erstens durchquert: Fyns (Tym, von Lelewel irrtümlich als Fyenshoved erklärt) — Odense —

[redacted]

Während sonst die wenig entwickelten Städte Dänemarks zum Fernverkehr zu schwach waren, haben die Bürger Ripens mit Flandern gehandelt. Es ist der Dispens von einem Ausfuhrverbot bekannt, den ihnen König Erich Glipping 1271 erteilte und der sich auf Speck, Getreide, Pferde und andere Waren bezog[1]. Es gab ferner eine dänische Straße zu Brügge[2], die wohl von den Absteigequartieren der Dänen den Namen führte; im ganzen ist aber der dänische Außenhandel gegenüber dem Vordringen der Hansen bald völlig erlahmt. Etwas länger als der dänische hat sich der norwegische Eigenhandel gehalten. Schon zu Olaf d. Hl. Zeiten († 1030) haben die Bewohner Vigens südlich vom Christianiafjord bei ihren Handels- und Raubzügen auch Flandern aufgesucht[3]. 1308 hat dann der norwegische Kanzler Hake für seinen König Hakon V. einen Handelsvertrag abgeschlossen, wobei ihm die Stadt Brügge ein Wachspräsent übersandte[4]. Einige Jahre vorher 1303 war dänische und norwegische Rindshaut speziell im Brügger Maklertarif aufgeführt worden[5]. Wie in Dänemark, so ist auch in Norwegen der

---

Nyborg; zweitens umsegelt, wobei das Itinerar eine völlige Umfahrt gibt. Auf Seeland werden genannt Korsör — Slagelse (Glauels) — Röskilde — Kopenhagen — Dragör — Skanör.

[1] Regesta diplomatica historiae Danicae I. Kopenhagen 1843. n. 1196. Ungenau Höhlbaum, Hans U. B. I n. 703 Anm. 4; ebenso irrt er, eb. II n. 401 Anm. 2, wenn er zu 1324 Dänen aus Randershus im Tuchhandel zu Sluis nennt. Vielmehr war ein Reisender (varlet) des Genter Bürgermeisters Lievin Artevelde zu Kopenhagen um 40 lb. gr. tur. in Tuch und Salz geschädigt worden, Kluit IV S. 1067. — Über die dänischen Städte vgl. Schäfer, Hansestädte S. 174f.; über „dänische“ Pferde- und Viehhändler am Swin oben S. 78.

[2] Inv. Intr. S. 489, zuerst zu 1304, die der Norweger zu 1308.

[3] MG. SS. XXIX S. 395_5 Snorronis vita Olafi Sancti.

[4] Cart. I n. 161—1308 Sept. 8 (Hans. U. B. II n. 150 Anm. 1); St. R. 1308 — cart. I n. 159: Den cancellier sconinx van Noreweghe gheseent 2 bodeme was.

[5] Cart. I n. 140. Die Last Norenscher ende Deinscher ossinre hunden zahlt 1 m. payements; die Last van alrehande cleenen coeynen (Druck hat roeynen) Norensche ende Deinsche hunden 3 flingerlinghen.

Verkehr überwiegend den Norwegern und nachher den Hansen zugefallen; der Flandrer hatte selten Ursache, in diesen dünnbevölkerten Landstrichen den Vertrieb seiner Tuche zu versuchen.

Schweden ist nur insofern in den Flandernhandel eingetreten, als seine von Deutschen und Schweden gemeinsam bewohnten Städte dem gotländisch-livländischen Drittel der deutschen Hanse angehörten. Je mehr sich die Hansen im Norden festsetzten, desto mehr sind die nordischen Erzeugnisse, vor allem die Waldprodukte Norwegens und Schwedens, nach Brügge verfrachtet[1].

[1] Das Brügger Verzeichnis nennt eine ganze Reihe nordischer Erzeugnisse. Gemeinsam gibt es den drei Reichen Talg (sui) und Fett (oint); Norwegens Waldreichtum wird mit merriens, Daubenholz, berührt, Asche bei Dänemark und Schweden aufgeführt; vgl. dazu Hans. U. B. III n. 499 (1360): Ghyseken hout, Holz von Giske, Höhlbaum eb. S. 270 Anm. 2., Wiker-, Bergher-, Ghotensche sparren. Die Vieh- und Pferdezucht liefert dänische Zelter (palefroy), norwegische Butter und gares Leder (cuir bouli), dänische Speckseiten und Leder. Norwegen hat noch Falken (gerfaut); Dänemark (Schonen!) Heringe; Schweden Pelzwerk, Spiegelharz und sain = smer, Schmalz, Fett.

[redacted]

9. Kapitel. Frankreich.

1. Vorbemerkung.

Das heutige Frankreich, die Pyrenäenhalbinsel und Italien zerfallen vom Standpunkt der flandrischen Handelsgeschichte aus gesehen in drei Wirtschaftsgebiete. Wie die Untersuchung im einzelnen nachweisen wird, sind es einmal die Küstenlandschaften des Meerbusens von Biscaya, zweitens die Uferstaaten des westlichen Mittelmeerbeckens von Katalonien bis Oberitalien und endlich der Rest Frankreichs, vornehmlich sein Norden und Osten.

Innerhalb der Länder, die der Oberlehnsherrlichkeit der französischen Krone unterstehen einschließlich Arelat, werden wir wiederum vier Wirtschaftskomplexe unterscheiden, die einen selbständigen Charakter zeigen. Von der Sonderstellung der Grafschaft Flandern, die ja auch ein Glied des französischen Reichskörpers ist, war bereits die Rede. Wegen ihres engen Verhältnisses zu England ist es ihrer Wirtschaft jedesmal zugute gekommen, wenn das Band der Zugehörigkeit zur Capetingermonarchie sich als brüchig und lose erwies. Als umgekehrt Philipp II. August und Philipp IV. Flandern ihrer Monarchie angliedern wollen, sind schwere flandrische Wirtschaftskrisen die Folge.

Ein breiter Landstrich, welcher der Loire in ihrem ganzen Laufe folgt, trennt den Südwesten Poitou, Guyenne und Gascogne von den drei übrigen Verkehrsgebieten, als welche wir Isle de France und überhaupt den Norden, zweitens die Champagne nebst Burgund und endlich das untere Rhonetal unterscheiden können. Was zwischen Loire und Seine liegt, ist erst spät in

größeren Verkehr mit Brügge eingetreten; einige Ausnahmen werden noch zu erwähnen sein.

2. Nordfrankreich.

Trotz der geringen Entfernung weist Nordfrankreich relativ den geringsten Handel zum Swin oder überhaupt mit Flandern auf. Sonst gibt es Beziehungen genug: 1127 studieren die Brügger Scholaren zu Laon bei Anselm und Radolf und, seitdem man in Paris in flandrischen Angelegenheiten energisch mitredet, gehen Brügger Schöffen in Münzsachen und ähnlichem häufig dahin[1]. Wenn aber auch im Brügger Itinerar nicht weniger als sechs Routen nach Paris, über Arras direkt, Amiens und je zwei über Valenciennes und Reims aufgezählt werden, so ist trotzdem die Grafschaft im Mittelalter von Frankreich her nur sehr schwer zugänglich. Der Mangel an Flußverbindungen und die Sumpfstrecken, die von St. Omer bis Marchiennes und wieder von Lille bis Tournai strichen[2], wirken durchaus verkehrshemmend. Die Unwegsamkeit des flandrisch-französischen Grenzgebietes ist ebenso von der Wirtschaftsgeschichte zu berücksichtigen wie für die flandrischen Feldzüge Philipp II. Augusts und Philipps IV. Es ist in Wahrheit nur eine Straße, die Flandern mit Artois verbindet. Sie benutzt das Plateau von Bouvines und führt von Lille über Pont-à-Wendin, Lens in Artois nach Arras[3] und der gräflich flandrischen Hauptzollstätte Bapaume. Was Damme für den Seeverkehr, ist Bapaume für den Landhandel mit dem Süden und Westen. Schon 1169 konnte Philipp von Elsaß auf die dortige Weinabgabe (vinage) eine jährliche Rente von 500 lb. art. begründen[4].

[1] Zu 1127 vgl. Galbert MG. SS. XII S. 569 19 ff. — Die Reisen in St. R. passim — cart. I n. 85, 94, 151, 197 usw.

[2] Vidal de la Blache S. 78. Eine anschauliche Schilderung der Grenze bei Luchaire S. 184.

[3] So Itinerar S. 291: Von Brügge nach Paris direkt. Auch die Straße über Amiens passiert Arras; die vier anderen sind Umwege über den Hennegau und die Champagne.

[4] Finot S. 3 ff. Übrigens verbleibt der Zoll den Grafen nur bis 1200, dann wiederum seit 1330.

[redacted]

Nordfrankreich ist selbst im Besitze einer bedeutenden Tucherei, so daß der flandrische Gewebeexport dorthin schwächer ist als nach anderen Ländern. Wein ist aus den Gebieten nördlich der Loire nur aus Auxerre und etwa noch Soissons nach Flandern gelangt[1], und wenn endlich Frankreich an der Getreideversorgung der Grafschaft teilnahm, so haben die Vlamen dieser Einfuhr leichten Herzens entraten wollen[2].

Was aber an Verkehr vorhanden ist — und bei der Regsamkeit der Flandrer und Nordfranzosen[3] ist es immerhin nicht wenig — wird von den südlichen und westlichen Städten Flanderns aufgefangen. Bürger von Arras nnd St. Omer sind zu Beginn des 12. Jahrhunderts in der Isle de France und Vermandois als Händler tätig, und aus Lille nnd Douai beziehen die Herren von Coucy (1290) von altersher ihren Bedarf an Geweben aller Art[4]. Brügge tritt ganz in den Hintergrund.

[1] Tonniel d'Auchoirre et de Franche, cart. I n. 68, auf flandrischen Messen, ebenso Hans. U. B. III n. 606. — Weine von Soissons in England, Pigeonneau S. 183 Anm. 1; von Beauvais in St. Omer, L.-H. Labande, Histoire de Beauvais. Paris 1892. S. 201.

[2] Die Flandrer: „Vray est que des François nous viennents bleds" — aber zuvor müssen sie Geld haben, es einzukaufen. Aus England kommt Wolle „et grans prouffis pour avoir les vivres, et tenir grans estas et vivre en joie, et du pays de Haynnau nous venroit assez de bleds nous a eulx d'accord". Die Hs. von Amiens hat übrigens du costé de Haynnau. Froissart éd. Siméon Luce. Paris 1869. I S. 389. Variantes du premier livre, ms. de Valenciennes. — In diese und ähnliche Äußerungen über ökonomische Verhältnisse des Mittelalters ist indes nicht allzuviel Vertrauen zu setzen; man denke nur an die oft ebenso schiefen wie verkehrten Urteile, die man heutzutage über die einfachsten wirtschaftlichen Fragen zu hören bekommt.

[3] Man darf die Messe des Lendit zu St. Denis trotz ihres Rückgangs um die Mitte des 13. Jahrhunderts, Schaube S. 377, nicht unterschätzen. Die Bonis, Kaufleute aus Montauban am Tarn, machen um die Mitte des 14. Jahrhunderts dort alljährlich ihre sämtlichen Einkäufe an flandrischem, speziell Yprer Tuch; vgl. Les Livres des Comptes des Frères Bonis hg. Ed. Forestier, Archives hist. de la Gascogne Bd. 20, 23, 26. Paris 1890—94. I. Einl. S. 54.

[4] Apud Batpalmas teloneum, quale donant Atrebatenses, eis — den Bürgern von St. Omer — constituo, Keure von St. Omer (1127)

Freilich war auch für seine Bürger die Route nach Frankreich hinein von Wichtigkeit, und im April 1288 erlangten sie an dem wichtigen Durchgangspunkte Pont-à-Wendin Zollfreiheit[1]. Auch passierte Brügger Tuch den Schlagbaum zu Bapaume, wo es den gleichen Abgaben wie das Genter unterlag[2].

Mehr hatte Brügge zu bedeuten im Verkehr mit den Küstenlandschaften von der Canche bis zur Seine. Schon 1225 holen seine Schiffe Getreide aus der Normandie, und diese Küstenfahrt nach Rouen und der Somme erhält sich Jahrhunderte hindurch[3]. Es sind Landesprodukte, die man an Bord nimmt, Wein, Käse, Äpfel, Nüsse, Kalksteine und von der Somme Hering und Getreide. — Dieser Nachbarverkehr ist von der Normandie aus gleichfalls betrieben, namentlich seitdem die Eroberung durch Philipp II. August den Verlust des englischen Handels für diese Landschaft zur Folge gehabt hatte. Allerdings ist von Rouen kein Schiffsverkehr mit Flandern ausdrücklich bezeugt — ein Schiff aus Dieppe war 1276 in einem flandrischen Hafen von Piraten angefallen[4] — um so sicherer wissen wir, daß es sich um unbeschwerten Durchzug durch Calais, Bapaume und die artesischen Städte, die „Schlüssel von Flandern“, bemüht hat. Auch Amiens war sehr rege, an flandrischen Waren zu verdienen; Leuten aus Hesdin wurden 1302 bei der Brügger Konfiskation

---

Warnkönig I n. 9 § 5; das. § 11 Zollfreiheit im Gebiet des Königs von Frankreich und Ralphs von Péronne erbeten. — Die Seigneurs von Coucy ont usé de lonc tens paisiblement de prendre à Douai et à Lille en Flandres pennes, dras, tiretaines et autres choses, Finot S. 33.

[1] Inv. I n. 46. — cart. I n. 95. Gilliodts-van Severen und nach ihm Höhlbaum, Hans. U. B. I n. 1047 Anm. 3 irren, wenn sie Wenduyne zwischen Blankenberghe und Ostende darunter verstehen.

[2] Finot S. 46.

[3] Ernest de Fréville, Mém. sur le commerce maritime de Rouen. Rouen-Paris 1857. Bd. I S. 228, 271, 304, 344, II n. 106. Schiffahrt von der Somme, cart. I n. 382. — Varenbergh n. 14 S. 460 (1380). Der Wein war in diesem Falle übrigens in Paris gekauft; vgl. ferner Hans. U. B. I n. 190 (1225).

[4] Olim II S. 75, verz. cart. I n. 76. — 1294 lag ein flandrisches Schiff in Dieppe, Close Rolls Edward I 3 S. 354.

[redacted]

französischer Güter eine Partie Häute und Asche abgenommen, und ähnlich erging es denen von St. Riquier in Ponthieu und Corbie. Eine in Abbeville gekaufte Salzladung hat Anlaß zu einem Prozeß vor den Brügger Schöffen gegeben[1].

Im übrigen nahmen die Seefahrer der Normandie ihre günstige Lage zwischen dem Handelsgebiet des Biscayschen Meers und Flandern ebenso als Piraten wie als Händler wahr[2].

Von den Häfen der Bretagne findet man gelegentlich St. Malo erwähnt. Ein Schiff des Lambert Witte aus Damme ging 1315 in Ballast dorthin ab, um Käse einzunehmen[3]. Erst aus dem 15. Jahrhundert ist ein nicht unbedeutender Schiffsverkehr der Bretonen nach dem Swin bezeugt[4].

3. Die Champagne.

Mit den nordfranzösischen Tuchstädten waren die flandrischen in der Hanse der 17 Städte vereinigt, die den Tuchvertrieb auf den Champagner Messen zu ordnen und zu überwachen hatte. Hier sei mit Nachdruck betont, daß diese Hanse, wie Pirenne nachwies, mit der stets damit verwechselten flandrischen Hanse von London nichts zu tun hat. Brügge hat an beiden teil; aber in der Londoner ist es der unbestrittene Vorort, hier nur eine Stadt unter vielen[5]. Als Glied der Hanse hat es sich wie jede andere Stadt auch am Verkehr auf den Messen der Champagne[6]

[1] A. Chéruel, Histoire de Rouen. Rouen 1843. I S. 72 ff. — Nach dem Brügger Itinerar S. 292 ging man über Pont-à-Wendin (Pont Albendin)—Pussies—Mont St. Éloy—Avennes le Conte—Hyancy —St. Riquier-en-Ponthieu nach Rouen. — Für Amiens vgl. Finot S. 25 u. 29, Hans. U. B. III n. 581 (1360). — Die Konfiskationen in Compte S. 62 und 79, cart. I n. 186; die Salzladung im Inv. I n. 268 (1317).

[2] Cart. I n. 78.

[3] Saint Génois n. 1318, Lambert le Blanc.

[4] Libell v. 153. — Inv. VI S. 450.

[5] Pirenne, Hanse S. 105 u. 107.

[6] St. R. 1281—82 — cart. I n. 85; 1309—10 — n. 178: Van den 17 steden van der fore van Champayengen; s. auch n. 65, 72, 88, 98, 115, 125, 129.

beteiligt und das Seine dazu beigetragen, daß die Vlamen im 13. Jahrhundert an zweiter Stelle unmittelbar nach den Italienern kamen. Schätzte man doch den Umsatz an flandrischem Tuch auf den Messen höher ein als den Vertrieb in Flandern selbst. — Wir erfahren denn auch die Ellenzahl, die ein ordnungsmäßiges Brügger Tuch haben mußte, und die zeitgenössische Dichtung, die vielfach auf die Messen Bezug nimmt, kennt Brügge, doch, wie es wahrscheinlicher ist, mehr als Wollplatz denn als Tuchstadt. Jedenfalls war der Besuch der Champagne für Brügge niemals eine Lebensfrage. Wenn Douai eine Halle in Troyes, Arras in Bar sur Aube, Ypern gar zudem noch in Lagny und Provins, also auf sämtlichen vier Meßplätzen hatte[1], hören wir von Brügge nichts dergleichen; es hätte sich kaum der Mühe gelohnt. Von größter Wichtigkeit ist für die Stadt der Champagner Meßhandel nur insofern geworden, als die Italiener durch ihren dortigen Handel mit den Flandrern angeregt wurden, selbst in das Land der Tuche und Wollmärkte zu ziehen.

Von Eigenprodukten der Champagne ist Garn aus Reims bereits genannt; auch aus der Bourgogne ist dasselbe Erzeugnis nach Flandern verkauft.

4. Der Süden.

In mancher Hinsicht stehen die Rhonelandschaften den Italienern nahe. Auch sie übernahmen bis 1250 die flandrischen Waren vorwiegend auf den Messen. Denn so wenig Languedoc und

---

[1] Bourquelot I S. 191. Die flandrischen Käufe auf den Messen gibt man im Mittelalter nicht unzutreffend als Gewürze, Krapp, Alaun und Corduan an. — Die Ellen eb. S. 254. — In der Bourse pleine de sens, 13. Jahrhundert, kauft Peter, ein Kaufmann aus Decise bei Nevers auf der Messe von Troyes:

n'ot cure de friperie
Mès d'escarlate tainte en graine
De bon pers et de bonne lainne
De Bruges et de St. Omer.

Die „gute Brügger Wolle“ spielt auf den dortigen Wollmarkt an. — Die Hallen eb. S. 192; für Arras vgl. Recueil n. 52.

[redacted]

Provence tucharme Länder sind — Ugo Teralh zu Forcalquier unweit Avignon handelte (1330—32) durchweg mit einheimischen, nicht mit flandrischen Tuchen[1] — so fehlt doch auch an der Mittelmeerküste nicht die flandrische Ware. Ein Tarif des 14. Jahrhunderts aus Perpignan kennt sieben Sorten flandrischer Tuche, darunter auch das Brügger Erzeugnis. Seine Abgabe ist übrigens so niedrig mit einem Drittel oder der Hälfte des Zolls für Gewebe aus Gent, Douai, Ypern, St. Omer und Arras[2] angesetzt, daß es sich wohl um Hosen- oder Futterstoff handelt. Kaum hat der Vlame Aktivhandel so tief nach dem Süden getrieben. Es waren die Provenzalen selbst, die diese Stoffe mit sich führten. Schon vor 1200 rechnete man mit ihnen an der Bapaumer Zollstätte[3]. Wir können hier eine Beobachtung machen, die sich häufig aufdrängt: Der Wanderhändler des früheren Mittelalters macht verhältnismäßig größere Reisen als sein Nachkomme, der zur Zeit des ausgebildeten Meßsystems und Verkehrs und des regeren Wettbewerbs seinen Geschäften nachgeht. Man braucht sich nur zu vergegenwärtigen, welch bedeutende Strecken auch heutigen Tages gewisse Hausierer und Marktbezieher zurücklegen. — Als im Laufe des 13. Jahrhunderts die Vlamen die Champagne ihrerseits frequentieren, machen zunächst auch die Provenzalen dort halt. Der Versuch, von den Messen aus direkt nach Flandern vorzustoßen, datiert, wie gesagt, kaum vor 1250. Seitdem erweisen sich Untertanen der Krone Aragon am tätigsten, Südwaren, speziell den Honig des Midi und zum Teil auch die Produkte der Berberei, in Flandern abzusetzen[4]. Bereits zu Perpignan weilen wir auf aragonesischem Boden, und Montpellier, die wichtigste Stadt dieses Handelsgebiets, steht seit 1204 zu Aragon in den nächsten Beziehungen. Der Händler aus Mont-

[1] Sein Handlungsbuch, hg. Paul Meyer, Notices et Extr. des Manuscrits de la Bibliothèque Nationale Bd. 36. Paris 1899.

[2] Finot S. 143, Urk. II n. 11 S. 382.

[3] Eb. S. 48; Urk. I n. 1 S. 147.

[4] Soweit sie über das Rhonegebiet einkamen, vgl. Louis Blancard, Documents inédits sur le commerce de Marseille. Marseille 1884/85. 2 Bde. Einl. S. 51 und Reg; Schaube S. 308.

pellier hatte der Rhone und Saône bis Macon zu folgen, um bei Beaune oder mit einem Umweg über Dijon die Côte d'Or zu überschreiten und dann von Chanceaux auf Troyes zu ziehen. Man kannte in Brügge diese Routen im einzelnen recht gut, wozu auch der Verkehr mit der Kurie zumal seit ihrer Übersiedlung nach Avignon beitrug[1]. Diese Landverbindung hat natürlich unter den flandrisch-französischen Kämpfen um die Wende des 13. und Beginn des 14. Jahrhunderts gelitten[2]. Sie war jedoch schon längst nicht mehr die einzige, welche die Provenzalen nach Flandern führte. Wenn 1267 Aragonier die Messe von Lille von Brügge aus beziehen, so werden wir darunter vorzugsweise Leute aus Montpellier verstehen, die sich in westfranzösischen oder baskischen Häfen nach dem Swin eingeschifft haben. In den Verwicklungen der fremden Kaufleute 1280—82 wegen Zoll und Wage zu Brügge ist Montpellier einer der beiden Vororte der Südeuropäer[3]. Zur selben Zeit findet man eine Reihe von Eintragungen in die gerade damals einsetzenden Brügger Stadtrechnungen, die von dem Erwerb des Bürgerrechts durch Handelspersonen aus Montpellier Kunde geben. Vorzugsweise sind es Wechsler und Pfandleiher, auf deren Eintritt in die Bürgerschaft man besonders hält, um sie zu Steuern heranziehen zu können; eine Kateline von Montpellier hat einen Gewürzhandel, und auch einzelne Warenkaufleute mögen dauernd ihr Domizil zu Brügge aufgeschlagen haben[4].

---

[1] Itinerar S. 290, 293 f.; cart. I n. 241 — St. R. 1332—33: Jan Cortscoeve, als hi was t'Avenyoen und öfter.

[2] Vgl. A. Germain, Histoire du commerce de Montpellier. Montpellier 1861. II S. 37 Anm. 4. Urk. Ludwigs X. vom 9. Jan. 1316.

[3] Vgl. unten S. 148; hier sei noch auf das Schreiben Münsters an Lübeck, Hans. U. B. I n. 870, hingewiesen.

[4] Vgl. die Auszüge aus den St. R. 1281—85 cart. I n. 85, 92, 94; auch Cout. de la ville de Bruges I S. 515; ferner cart. I n. 139, Compte S. 115, Inv. Intr. S. 353. — Weiter Des Marez n. 50: Peter von Montpellier geht an der St. Johann-Brücke zu Brügge eine Schuld ein, 1274 Dez. 21; zum Jahre 1277 hören wir von Gherard Toukebuef aus Montpellier, der von seinem in Brügge eingekauften Alaun für 12 lb. st. an zwei Yprer Bürger überließ, eine Notiz, die

[redacted]

5. Poitou, Guyenne und Gascogne.

Das vierte Handelsgebiet auf Frankreichs Boden war für Brügge zweifellos von größerer Wichtigkeit als eins der übrigen. Vom Standpunkt des Brügger Aktivhandels stand es nur England nach. Auf der Basis von Tucheinfuhr[1] und Weinausfuhr konnte sich zwischen Flandern und Aquitanien ein lebhafter und lukrativer Handel entwickeln. Der Weintransport konzentrierte sich im 13. Jahrhundert, als die Beziehungen bereits lebhaft waren, noch nicht in Bordeaux, sondern suchte vornehmlich La Rochelle[2] und benachbarte Plätze wie St. Jean d'Angely, Saintes an der Charente und Niort auf. Wie man heute von „Bordeaux" spricht, so ging damals so ziemlich alles unter dem Namen Wein von Rochelle.

Die flandrische Schiffahrt dorthin mag in den letzten Jahrzehnten des 12. Jahrhunderts aufgekommen sein; zu Beginn des 13. Jahrhunderts ist sie bereits in Flor. Die Erwerbung von Poitou, Guyenne und Gascogne durch die Plantagenets hat hier im Verein mit ihrer traditionellen Freundschaft zu den flandrischen Grafen aufbauend gewirkt. Auch der Zwischenhandel von Poitou nach England fällt teilweise den Vlamen zu[3]. Anfangs steht

---

ich noch aus den freundlich zur Verfügung gestellten handschriftlichen Meßbriefanalysen des Herrn Prof. Des Marez entnehme. — In der Brügger Cardewanierstraße gab es 1302 einen Hof te Montpellier, Inv. Intr. S. 381. Übrigens erwarb auch ein aus Narbonne gebürtiger Wilhelm Faber das Brügger Bürgerrecht, cart. I n. 94.

[1] Ein Versuch, flandrische Tuche in Bordeaux 1234 mit Hilfe fremder Arbeiter herzustellen, bei Finot S. 141; der Zolltarif von Niort von 1285 hat Tuch im Werte von 3 lb. = 60 s. und darunter, möglicherweise flandrisches, gedruckt bei A. Gouget, Mémoire pour servir à l'histoire de Niort. Niort 1863. n. 2; Brügger Tuch pifart = pijfelar, Elstertuch, in Agen an der Garonne (1312) in cart. I n. 182. Ein Bayonner Schiff hat 1311 auch 5 contrefeitz de Bruges an Bord, d. h. nach Brügger Art gewebte Stoffe, Duro n. 9 S. 398.

[2] Für Bordeaux vgl. Michel I vornehmlich S. 141 ff., über La Rochelle noch Schultz I S. 441 f.

[3] Shirley I n. 392 (1235) und Hans. U. B. I n. 276 (1236) sind hier wohl heranzuziehen.

auch hier St. Omer an der Spitze[1], gerade wie in England selbst muß Brügge hinter dem älteren Rivalen zurücktreten. Wiederum erfolgt der Umschlag, als Philipp II. August St. Omer an sich nimmt. Mittelbar geht dies aus einem Dokument hervor, das einen nicht uninteressanten Einblick in die Struktur des flandrischen Weinhandels tun läßt. Auf Befehl Heinrichs III. von England vom 17. Mai 1226 war eine bei St. Mathieu bei Brest gekaperte Flotte von 15 flandrischen Schiffen freizulassen. Sie hatte in La Rochelle, St. Jean d'Angely und Saintes Wein eingenommen[2]. Dabei waren die Kaufmannschaften und Schiffer der flandrischen Städte im einzelnen folgendermaßen beteiligt:

	Schiffsart	Schiffsführer	Ladung	Eigner aus
1	Kogge	Boidinus Lungelance	Wein	Lille
2	„	Lambekin von Munekerede	„	Brügge
3	„	Baldekin von Muiden	„	Lille, Gent
4	„	Amisius von Damme	„	Damme, Ypern, Lille, Brügge
5	„	Boidinus Lighfot	„	Aardenburg, Brügge

[1] 1209 wird es an der Spitze von fünf flandrischen Städten Arras, Gent, Ypern, Brügge, Lille genannt, von deren Geleit in seinen Landen Johann ohne Land der Stadt La Rochelle Mitteilung macht, cart. I n. 28, Hans. U. B. I n. 79. — Über den Rückgang vgl. oben S. 51 und Hans. U. B. I n. 198.

[2] Hans. U. B. I n. 201, die Schiffe, quas arrestastis in veniendo de Wasconia, eo quod carcaverant cogas et naves suas apud Rupellam et apud s. Johannem et apud Senomanum in terris inimicorum nostrorum — vgl. Schäfer, Miszellen S. 171. Senomanum = Sanctomanum an der Charente; apud s. Johannem wird man nicht wie Schäfer mit St. Jean de Mont an der Küste der Vendée identifizieren, sondern mit dem häufig genannten St. Jean d'Angely. Ganz in dessen Nähe liegt übrigens das heute auf zahllosen Etiketten prangende St. Julien.

[redacted]

	Schiffsart	Schiffsführer	Ladung	Eigner aus
6	Kogge	Johannes de Tim	Wein	Brügge
7	navis	Philipp von Gravelingen, Sohn Wilhelms	„	Gravelingen, Lille
8	„	Hardelinus von Muiden	„	Brügge
9	„	Milon Lenfaunt	„	Gravelingen, Bergen
10	„	Richard von Gravelingen	„	mercatores de Tolosia
11	„	Wilhelm de Mellere	„	Gravelingen, Belle
12	„	Lambert von Aardenburg	„	Aardenburg
13	„	Johannes de Tykel	„	Ypern

St. Omer ist bereits nicht mehr vertreten. Gent, dessen Lage sich zu ungünstig für diesen Handelszug erweist, hat mit Lille zusammen Anteil an einer Kogge, und Ypern bringt es auf ein navis, das wir uns wohl als ein kleineres Schiffsgefäß im Vergleich zur Kogge vorzustellen haben, und auf den vierten Teil einer Koggenfracht. Nächst Brügge ist Lille mit einer Kogge und drei Anteilen vertreten. Brügge selbst hat drei volle Schiffsladungen, zwei Koggen und ein navis, und außerdem partizipiert es noch dreimal. Versuchen wir diese Teilnahme an der Flottenfahrt in Prozenten auszudrücken, nicht so sehr der ziffernmäßigen Sicherheit halber, als um ein anschauliches Bild zu gewinnen, so bietet sich als Einheit die Viertelladung der Kogge des Amisius von Damme dar. Wird navis wie Kogge behandelt, so kommt Brügge auf 29 %, mit den Swinorten Damme und Aardenburg auf 43 %, Gent hat 4 % und Ypern 12 %. Noch günstiger ist für Brügge das Verhältnis, wenn wir die Koggen allein betrachten. Dann entfallen auf Brügge 46 %, auf

die Swinorte zusammen 58 %, während Ypern 4 % und Gent 8 % erhält. Von den sieben Kapitänen, deren Namen auf ihre Herkunft hinweisen, sind fünf vom Swin[1]! Daselbst war Damme der Hauptplatz für Wein, namentlich soweit er dem Wiederexport unterlag. Von den Zeiten Wilhelms des Briten[2] bis zur Hochblüte Brügges hat es diesen Platz behauptet.

Die Fahrt nach La Rochelle, wo die Flandrer gemeinsam mit Brabantern, Holländern, Seeländern eine Kapelle in der Karmelitenkirche inne hatten[3], ist von ihnen mit besonderer Zähigkeit festgehalten worden. Wiederum sind es 1315 Leute vom Swin, die zu St. Savien (Arrondissement Montmorillon, Dep. Vienne) und in Nedde an der Vienne (Arrond. Limoges) Wein verfrachten[4]. Auch im aufkommenden Bordeaux sind sie tätig. — Endlich haben flandrische Kauffahrer am Salzhandel aus der Bai von Bourgneuf teilgehabt. Man braucht sich nicht auf das Erscheinen der Weinflotte und auf den starken Salzhandel am Swin, mit dem zweifellos auch Nichtflandrer sich beschäftigen, zu berufen; ein so gewichtiger Zeuge wie der Verfasser des Büchleins von der englischen Staatsklugheit[5] erwähnt 1436 den

---

[1] Zur Anzahl der Schiffe — 2 nicht weiter bekannte, 6 Koggen und 7 naves — sei bemerkt, daß der Weinhandel nicht viel Schiffsräumte beansprucht. Wenn Bremen von Bordeaux heute bedeutende Mengen bezieht, so ist die Schiffahrt zwischen beiden Plätzen gleichwohl nur schwach. Alle vierzehn Tage wird ein Dampfer von einer dortigen Rhederei abgefertigt, der die hochwertige Fracht bewältigt.

[2] MG. SS. XXVI S. 346 v. 386.

Cum ratibus vino plenis, Vasconia quale
Vel Rupella parit.

[3] Inv. V n. 1087 S. 427 — Finot Urk. II n. 4 S. 363.

[4] Saint-Génois n. 1318 — Finot S. 97. Der daselbst genannte Lambert le Blanc ist identisch mit Lamsin Witte van den Damme, Compte S. 81 und 170, der 1302 eine Kogge mit 88 Faß Wein im Swin liegen hat. Daselbst noch mehrere vlämische Weinschiffe.

[5] Libell v. 110—114. — Wohin die flandrische Flotte (Flandrense navigium) segelte, die am 30. April 1290 mit Engländern und Bayonnern bei St. Mathieu w. Brest focht, wissen wir nicht, MG. SS. XXVIII S. 594_{34}. Für das 14. und 15. Jahrhundert vgl. Finot S. 102 ff. und ders., Relations S. 114; ferner HR. II 3 n. 531 S. 403, n. 534 f. (1449).

[redacted]

flandrischen Aktivhandel auf eigenen Schiffen nach der Bai und La Rochelle:

Und laßt ihr nicht die fläm'schen Flotten ein
Durchs enge Meer, daß sie den starken Wein
Nicht holen von Rochelle, noch aus der Bai
Bretagnes schaffen feines Salz herbei,
Wo kommt dann Flandern und Hispanien hin?

Die Kunde von der Schiffahrt aus dem Südwesten Frankreichs nach Flandern wird durch zwei höchst interessante Dokumente vermittelt. Das erste führt ethnographisch auf baskisches Gebiet — eine wichtige Tatsache — nach Bayonne. Es ist das Statut der „Bayonner Schiffahrtsgesellschaft", die in den Jahren 1204—1213 von den Schiffern und Bootsleuten der Stadt mit Zustimmung der gesamten Einwohnerschaft gegründet wurde[1]. Zuvor war sicherlich wilde Fahrt vorausgegangen. Das Ziel ist durchweg Flandern; vorgesehen ist, daß ein Fahrzeug Rochelle auf der Aus- und Heimreise anläuft. Die Rückfahrt ist Tuch, von Bayonne wird speziell Honig[2] verfrachtet. Fragt sich, ob diese Bayonner Schiffahrt die flandrische nach sich gezogen hat oder umgekehrt. Jedenfalls war der dominierende Schiffstypus die von Norden eingeführte Kogge. Bekannt ist Villanis Schil-

[1] Das wichtige Stück ist gedruckt bei J. M. Pardessus, Collection de Lois Maritimes. Paris 1887. IV S. 283 ff. — Der Eingang lautet: Regnante illustrissimo J. [ohanne] rege Anglie felicis memorie, anno quo Assius de Navallis fuit electus in episcopum in festo beati Andree apostoli (Nov. 30), rectores et naute navium constituerunt inter se societatem, que dicitur societas navium Baionensium, de assensu et voluntate totius populi Baionensium. Dieser Arsius de Navailles ist nicht weiter bekannt; er ist zwischen Bischof Bernhard II. von Lescarre, der zuletzt 1204 erwähnt wird, und Raimund IV. zu setzen, der mindestens seit 1213 Bischof ist; vgl. Gallia Christiana I S. 1313. — Besser als Pardessus hat Lappenberg die schwierige Urkunde behandelt und kommentiert im Neuen Rheinischen Museum für Jurisprudenz Bd. 3. Göttingen 1835. S. 249 f.

[2] Von Lappenberg wird der Art. si aliqua navium, que ad navigandum in Flandriam mel affretaverit, übrigens angefochten; er liest nil statt mel.

derung[1], wie die Bayonner auf Korsarenfahrten um 1300 die Kogge dem Mittelmeer zuführten. Diese damals so außerordentlich zusagende Schiffsart war aber wiederum nicht bei ihnen, sondern bei den Friesen heimisch. Die Flandrer haben sie natürlich längst in Gebrauch. Die Anwohner der Biskayschen See mochten den ungewohnten Schiffstyp zuerst bei nordischen Kreuzfahrern, vornehmlich bei der großen Flottenfahrt von 1147, anstaunen, und als sie dann zu La Rochelle vlämische Handelskoggen liegen sahen, haben sie nicht nur die nordische Schiffsform nachgeahmt[2], sondern sind ihrerseits den fremden Handelsgästen in ihr Land gefolgt, wie gesagt, schon vor 1200. — Nicht so genau können wir einen zweiten nicht minder interessanten Schiffsbetrieb zeitlich fixieren, nämlich den Verkehr zwischen La Rochelle und Flandern, den die Bewohner der Insel Oléron in Händen haben[3]. Wir wissen von ihm durch die Rollen von Oléron, dem auf Schiffen von Oléron geltenden Seerecht. Es wurde in Flandern rezipiert und hat dadurch seinen Siegeszug bei den seefahrenden Völkern Nord- und Mitteleuropas antreten können. Von dem Seegerichtshof erster Instanz am Swin, Damme, haben diese Rollen von Oléron den erst spät beglaubigten Titel des Seerechts von Damme erhalten. — Die detaillierten Bestimmungen, die zweifellos im Kern dem 13. Jahrhundert angehören, lassen zur Genüge die Lebhaftigkeit des Frachtverkehrs der Insulanen nach dem Swin erkennen. Damit bricht freilich unsere Kunde von Olérons Seefahrt zum Swin

---

[1] B. VIII Kap. 77 — vgl. auch Vogel, Hans. Gbll. Jg. 1907 S. 191 und Anm. 2.

[2] 1230 sind Koggen im Besitz von Nordspaniern, Close Rolls Henry III 1 S. 413. Zwei Koggen aus Castro Urdiales (Ordiales) laden zu St. Jean d'Angely Wein auf flandrische Rechnung. — Auf die friesische Herkunft der Kogge hat Dietrich Schäfer in seinem Aufsatze über Den Stamm der Friesen und die niederländische Seegeltung aufmerksam gemacht.

[3] Vgl. jetzt zusammenfassend Die altniederländischen Seerechte, hrsg. von A. Telting. Haag 1907, auch Das Seerecht von Oléron nach der Hs. von Troyes 1886. Dipl. Abdr. . . . hrsg. von Zeller. Sammlung alter Seerechtsquellen, hrsg. v. Zeller I Mainz 1906.

[redacted]

fast völlig ab, ganz im Gegensatz zu Bayonne, von dem wir im Laufe des 13. Jahrhunderts und weiterhin noch häufig hören[1]. Seine Schiffe werden zur seeländischen Expedition (1303/04) requiriert und gechartert, seine Seeleute nehmen an englisch-flandrischen Gefechten 1290 und 1293 teil; Bayonner Schiffe werden im flandrisch-englischen Vertrage vom 8. März 1297 berücksichtigt[2], und endlich sind seine Bürger in Handelsgeschäften in Flandern tätig. Schon im August 1251 erscheinen Bayonner Kaufleute zu Ypern als Gläubiger und lassen die Schuld auf die Brügger Messe abstellen. Das ist übrigens die erste direkte Beziehung zu Brügge, die Ordnung der Schiffahrtsgesellschaft spricht nur von Flandern. — Sodann figurieren Bayonner unter den Brügger Neubürgern und Hansebrüdern[3]; doch mögen einzelne von ihnen dem spanischen Bayona angehören. Honig tritt wiederum als ihr Haupthandelsartikel hervor[4].

---

[1] Vgl. noch Finot S. 116. Das Bayonner Stadtrecht, redigiert 1273, kennt den Bayonner in Flandern, England, Sevilla. — 1304 hat la halop Saint Nicholas von Bayonne zu Lissabon eine Ladung Wein und Gewürze (specia) eingenommen, Pat. Rolls Edward I 4 S. 210. — Nur einmal begegnet noch die Erwähnung eines oleronesischen Schiffes: 1316 hatten Brügger Auslieger ein „großes" Schiff von Oléron als Prise eingebracht, vgl. die Rechnungen bei Gilliodts-van Severen in La Flandre XII (1881) S. 302.

[2] Über die Requisitionen vgl. unten und cart. I n. 151, St. R. 1305—1306, nicht immer mit Willen der Eigentümer, die indessen entschädigt wurden. Für Schiff und Ladung sollte ein Bayonner 2500 lb. par. erhalten, Close Rolls Edward II (1310) 1 S. 327. — Die Kämpfe, MG. SS. XXVIII S. 594_{34}, 595_{33}. Die St. R. 1290—91, 1291—92 enthalten Einträge über zwei Gesandtschaften an den englischen König pro negocio de Bayonna und pro discordia de Bayone, cart. I n. 100 und 102. — Der Vertrag I n. 123; Bayonne untersteht ja der englischen Krone.

[3] 1251, Des Marez n. 10; — St. R. 1285 — cart. I n. 94: Ernaud de Puys de Baiona — 1284 n. 92: A Bertranno de Luke de Baione, a Willelmo de Bernaia de Baiones.

[4] Inv. I n. 187. — Der Vollständigkeit halber sei hier die Skizze Emile van den Bussches, Bayonnais et Brugeois in La Flandre IX S. 117 ff. angeführt.

Möglicherweise haben die Kaufleute von Poitou, Guyenne und Toulouse anfänglich die Frachtschiffahrt den Vlamen und der Schifferbevölkerung von Oléron und Bayonne[1] überlassen. Kaufleute aus Toulouse hatten Wein auf der flandrischen Flotte (1226) verfrachtet. So mochten auch die Bordegalesen, die 1243[2] in Turholt angetroffen werden, sich meist fremder Schiffe bedienen. Fraglich bleibt, ob sie bereits im Swin landeten. Als im Juni 1262 die vereinigten Kaufmannschaften von La Rochelle, St. Jean d'Angely, Niort und zugewandter Westfranzosen[3] von Margaretha eine spezielle Rechtsgrundlage für ihren Verkehr in Flandern und Hennegau erhalten, wird als Landungsplatz und Hafen Gravelingen an der Aa vorgesehen, das dadurch gehoben werden sollte. An sich bot der Hafen keine größeren Vorteile als das Swin, mußte vielmehr ebenfalls Schuten zum Löschen heranziehen. Die „rechte Meßrute" für den Wein wurde von Brügge übernommen. Übrigens scheint der Verkauf der Weine nicht in Gravelingen, sondern auf den Messen vor sich gegangen zu sein, die von den Bürgern von La Rochelle und St. Jean d'Angely eifrig frequentiert wurden[4]. — Am 21. November 1331 wurde den Kaufleuten von St. Jean und La Rochelle — denn so ist die Reihenfolge der Namen in der Urkunde — ein Frei-

---

[1] Vgl. noch Close Rolls Henry III (1230) 1 S. 413. Zwei Bayonner Schiffe haben für flandrische Rechnung zu Rochelle Wein eingenommen, — ähnlich doch ohne Angabe des Verschiffungsortes eb. S. 307. — Gelegentlich findet man auch ein englisches Schiff (von Winchelsea) in dieser Weise tätig, eb. S. 419.

[2] Michel I S. 148. — 1230 hat eine Anzahl Bordegalesen auf dem Schiff Simons von Brügge Honig verfrachtet, Close Rolls Henry III 1 S. 373. — Dagegen beladen im selben Jahr Brügger das Schiff des Ernald Senzbone, Bgs. von Bordeaux, eb.; vgl. auch Des Marez n. 81 zu 1230.

[3] Finot Urk. II n. 1 S. 343: Tous autres marcheans de Poitou, de Gascoigne et d'aillors de ces parties là ki sunt et serunt de lor compagnie. — Auch die Templer von la Rochelle haben 1231 ein Schiff „La Templere" nach Flandern mit veteribus vinis Wasconie versandt, Close Rolls Henry III 1 S. 477.

[4] Marez n. 13 (schon 1253!), 38, 46, 49. — n. 94, 96, 114.

[redacted]

brief für den Weinstapel zu Damme ausgestellt[1]. Die zahlreichen Bestätigungen, vier an der Zahl von 1385—1502, zeigen, daß sie daselbst verblieben sind, solange Flandern seine alte Stellung im europäischen Handel irgend behauptete.

Hier sei noch einer Stadt Frankreichs gedacht, die eine eigentümliche Stellung in der mittelalterlichen Wirtschaftsgeschichte einnimmt. Wie Arras für Flandern und Nordfrankreich die Geldleiher stellte, so Cahors für den Südwesten. Die späteren Kauwersinen Brügges hatten zumeist nur den Namen von der Stadt des Quercy; wie die Lombarden waren sie die Pfandleiher schlechthin. Aber ebenso wie Arras nicht ohne eigene gewerbliche Regsamkeit ist, so hat sich auch der Kahorsiner Kaufmann am Warenhandel beteiligt[2].

Die Möglichkeit, den Wein auf dem billigen Seewege zu transportieren, nahm den Landrouten zu normalen Zeiten einen guten Teil ihrer Bedeutung. Nach dem Brügger Itinerar reiste man, ohne Orleans zu berühren, von Paris direkt nach Tours über Châteaudun (Cloyes) oder Chartres; von Tours führte die Straße über Poitiers — Melle — Saint Jean d'Angely — Saintes — Tours-en-Poitou — Blaye nach Bordeaux. Bemerkenswert ist die Biegung nach Westen über die Weinorte statt des näheren Weges über Angoulême.

---

[1] Cart. I n. 240.

[2] Finot, Relations S. 18 und Urk. n. 1, die Kaufleute de Caersins auf der Messe zu Lille (1267); 1366 verladen sie auf spanischen Schiffen, Cout. de la ville de Bruges I S. 520. Über die Kahorsiner vgl. noch Piton I S. 23ff.

10. Kapitel. Die Pyrenäenhalbinsel. Nordafrika.

Die Pilgerreisen nach St. Jakob von Campostella haben ein großes Verdienst um die Anbahnung des flandrisch-spanischen Verkehrs. Vor 1202 passierten von „St. Jakob jenseits der Spanischen Berge" Waren die Zollstätte von Bapaume[1]. Es handelt sich wohl um Pilger, die zugleich durch einigen Handel sich ihren Lebensunterhalt erwerben. Ja, zu 1212 etwa sind Händler von Lissabon völlig sicher in Flandern bezeugt[2]. Es war dies eine Rückwirkung der Kreuzzüge, vornehmlich der großen Flottenfahrt von 1147, die zur Eroberung Lissabons führte. Ein starkes flandrisches Kontingent hatte dabei mitgefochten. Auch hatte dieser Kreuzzug auf portugiesischem Boden zu Gelegenheitshandel Anlaß gegeben[3].

Die Anknüpfung ständigen Schiffsverkehrs erfolgt aber doch von den Häfen der Nordküste aus, wo die Basken kaum viel später als ihre Stammesgenossen aus Bayonne von den westfranzösischen Plätzen das Frachtgeschäft für Flandern übernehmen. Das erste Zeugnis der Art stammt aus dem Jahre 1230[4]. Die Seefahrt lernen die Basken auf ihrem Walfang;

---

[1] Finot Urk. I n. 1.

[2] Hans. U. B. I n. 97. Genannt werden Leute de Leschebom, eine regelrechte Form für Lissabon. Höhlbaum hatte seinerzeit keine Erklärung gefunden. — Über die Beziehungen Portugals zu Brügge ist mit Vorsicht die ältere Arbeit E. van den Bussches, Mémoires sur les relations — — entre les Flamands — — et les Portugais, La Flandre IV—VI, VIII u. XVI, heranzuziehen. Noch weniger brauchbar erwies sich Emile Varenbergh, Les relations des Pays-Bas avec le Portugal et l'Espagne. Ann. de l'académie d'archéol. de Belgique 25, 2. S. Bd. 5. Antwerpen 1869.

[3] Ann. Magdeburgenses a. 1147 MG. SS. XVI S. 189_{15}.

[4] Vgl. oben S. 188 Anm. 2.

[redacted]

ihre hochbordigen, relativ großen Schiffe, die navios mancos[1], genossen einen gewissen Ruf. — Es sind im 13. Jahrhundert vornehmlich Santander, Castro Urdiales, Laredo und San Vicente de la Barquera; daneben tritt noch Bermeo auf[2]. Ihnen fällt nicht nur ein Teil des Zwischenhandels von Poitou und Flandern und ihr heimisches Eisen nebst den Produkten des Hinterlandes Kastilien und Navarra zu, auch Aragon und Katalonien haben bis in die ersten Jahre des 14. Jahrhunderts keinen eigenen Schiffsverkehr mit dem Swin. Für den Osten Spaniens kam praktisch die Verschiffung zunächst weniger in Frage, da seine Bewohner zumeist ins Rhonetal und von dort durch Frankreich nach Flandern reisten. Immerhin haben die Kaufleute aller christlichen Reiche der Pyrenäenhalbinsel, die 1267 von Brügge aus nach Lille zur Messe zogen[3], sicherlich baskische Schiffe benutzt. Auf ihnen kommen auch die spanischen Waren des Dammer Zolltarifs ein (1252).

Um die Jahrhundertwende nahm man auch von den übrigen Küsten aus den Verkehr nach Flandern auf. Wir treffen zu 1303 und 1304 einen Mallorkaner und einen Kaufmann aus Sevilla in der Englandfahrt[4]. Stand man aber erst einmal mit England in Verbindung, so pflegte der Besuch des Swins nicht auf sich warten zu lassen. Bei der Regsamkeit der Katalanen[5] und Genossen in allem, was Seegeltung anlangt, kann man diese Handelsreisen sehr wohl ihrer eigenen Initiative zuschreiben; sie brauchten die Anregung dazu nicht erst von der gerade

---

1 Ch. de la Roncière, Bibliothèque de l'école des Chartes Bd. 57. Paris 1896. S. 601. — Für den Walfischfang vgl. die Wappen und Siegel bei Duro, etwa S. 219.

2 Eb. S. 35 zu 1268. — Für Bermeo vgl. Compte S. 81: Sinte Marien scip van Beerme liegt mit Wein im Swin (1302).

3 Finot, Relations Urk. n. 1.

4 Pat. Rolls. Edward I 4 S. 261 u. 286.

5 Capmany I Teil II S. 180. 1323 sind katalonische Waren in zwei Galeassen von Mallorka auf der Rückfahrt von Flandern zwischen Calais und Sandwich überfallen. — 1325 werden zwei Barcelonesen gehörige Galeassen in ähnlicher Weise genommen. Auch ein Kaufmann aus Valencia ist daran beteiligt.

damals einsetzenden italienischen Schiffahrt zum Swin zu empfangen. — Es war auch die Krone Aragon beteiligt; sie hat wenigstens zeitweise wie Venedig und Florenz eigene Galeeren nach Sluis gesandt[1].

Wenn ein Schiff von der Pyrenäenhalbinsel im 14. Jahrhundert vor Sluis Anker geworfen hatte, dann konnte der Schiffer auf die Frage der gräflichen Beamten ebenso eine Stadt wie eine Landschaft als Heimathafen angeben. So umfaßte denn das Sluiser Register, was uns, an strenges Schematisieren gewöhnt, zuerst befremdet, Namen wie Galizien, Portugal und Mallorka und daneben noch 18 städtische Orte. Davon gehörten nicht weniger als zwölf der Nordküste an. Es waren die schon genannten Städte — San Vicente de la Barquera fehlt allerdings — weiter eine Gruppe um Bilbao mit Portugalete und Plencia, eine zweite mit St. Sebastian, Guetaria, Motrico und Fuenterabbia, ferner Castro del Rey unfern Coruña. Das heutige Vigo ersetzten Bayona und San Genjo. Endlich figurierten noch Lissabon, Sevilla, Cordova und Barcelona.

So war es denn zumeist eine stattliche Flotte, die sich alljährlich Anfang April in den nördlichen Häfen sammelte — 1350 waren es vierzig wohlbewehrte Schiffe —, um nach Anlaufen von Bayonne, Bordeaux und La Rochelle Ende Mai oder Mitte Juni vor Sluis einzutreffen. Daselbst durften sie zwischen dem Kirchturm von Muiden bis Sluis zu fünf Schiffen nebeneinander liegen[2]. Da sie auf ihrer Fahrt den Kampfplatz der westeuropäischen Seekriege durchmaßen, wo zudem Piraterie im besten Schwange war, so hatte schon Pegolotti von einer Abgabe von 1 s. tur. Silber zu berichten, der jedes Fäßchen Wein, Öl, Honig und jedes Bündel Häute unterlag, und deren Ertrag zur Rüstung diente.

Als 1268 König Alfons X. den Handel Kastiliens mit Frankreich, England und Flandern ordnete, erwähnte er als Ein-

---

[1] Cart. II n. 915 (1452) wird ein Schreiber der kgl. aragonesischen Galeeren genannt.

[2] Finot, Relations S. 77. — Der Liegeplatz eb. n. 4 S. 334, Abs. 2 und 5: Chincq nefs d'espès (1366).

[redacted]

fuhrgegenstände die Tuche von Gent, Brügge und St. Omer[1], und desgleichen kennt die Maklerrolle von Barcelona (1271) Brügger Stoffe[2]. Allerdings erzeugte Ostspanien ungleich den übrigen Gebieten der Halbinsel selbst Tuche zu Lerida, Valls, Valencia und St. David, und so konnte es kommen, daß die Katalanen im 14. Jahrhundert in Brügge große Partien englischer Wolle einkauften[3]. Sonst freilich kommt die Pyrenäenhalbinsel ja als wollproduzierendes Land für Flandern unmittelbar nach den britischen Inseln in Betracht. Nur war die spanische Wolle der Qualität nach den damals in Flandern hergestellten Tuchen nicht so angemessen wie die englische, von der sie denn auch nach Möglichkeit durch gewerbepolizeiliche Vorschriften ferngehalten wurde[4]. Im 13. Jahrhundert spielt sie daher durchaus eine sekundäre Rolle, und auch in der Folgezeit, als das englische Produkt nicht selten Flandern vorenthalten wurde, hat sie es nicht völlig ersetzt, da, wie wenigstens die Engländer behaupteten, es doch immer einer Mischung mit der englischen Wolle bedurfte[5]. Weiter sind mit spanischem Eisen bedeutende Geschäfte gemacht worden[6]. Die Früchte des Landes fanden einen vortrefflichen Markt im verwöhnten Brügge[7], und es ist bezeichnend, daß der Spanier und Portugiese der Brügger Stadtrechnungen sich als Honigverkäufer einführt[8]. Besonders unterrichtet zeigt sich über die Verhältnisse auf der Pyrenäen-

1 Duro S. 35.

2 Capmany II notas n. 25 S. 72 ff.

3 Hans. U. B. III Anh. I n. 569.

4 Ihr Verkauf ist der Gewürzhalle zugewiesen, eb. n. 624; Recueil n. 140, S. 390_1 (1282): So wie die Spaensche wulle tapt, hie ne moet el neghene wulle tappen.

5 Libell v. 99.

6 Cart. I n. 268, 1344—45. Ein Kaufmann Jan Warandse von Bilbao verkauft 150000 ysers.

7 Andançes S. 254.

8 Cart. I n. 159 (1308): Williame Sensin van Spaengen van zeme, verloren vor Zirixe, — n. 151 (1305—06): Pierre Phiscis de Portegaele van zeme; — Pirise Depery van Lissebonne van zeme, hem ghenomen int beghin van den orloghe; ähnlich n. 145 (1304), wo Vincente de Lisseboene entschädigt wird.

halbinsel der Verfasser des Brügger Warenverzeichnisses; für Galicien hebt er Tran (sains), also die Beute des Walfangs hervor[1]. Auch die Produkte des maurischen Spaniens sind dieselben wie die der christlichen Nachbarreiche; zu beachten ist die Seide von Granada.

Wie Kastilien und Portugal an Geldkraft hinter den Italienern zurückstanden, zeigt zur Evidenz ihre Quote bei einer Anleihe Brügges (1411). Kastilien folgt Lucca, und die fünf Portugiesen bleiben mit 25 lb. hinter Mailand mit Como und Piacenza zurück, zwei damals in Rückgang begriffenen Städten. Dagegen stehen auch in dieser Hinsicht die Kaufleute von Katalonien mit 80 lb. den Italienern nahe; nur Genua und Venedig übertreffen sie um 20 lb.[2] — Einzelne Spanier und Portugiesen haben sich auch in Brügge ansässig gemacht.

Vom Innern Spaniens konnte man in Brügge wenig Sicheres erfahren; der Autor des Itinerars, der die Küstenstraßen noch ganz leidlich bewältigt hatte, vermochte keine Gewährsmänner

---

[1] Genannt werden dem christlichen Spanien gemeinsam Kürschnerwaren; Korduan, Schafleder, Garn fehlen Galicien und Portugal; Wolle und Quecksilber kommt aus Kastilien und Galicien, Mandeln aus Kastilien und Navarra. Spezialerzeugnisse sind das Eisen Kastiliens, Safran und Reis für Aragon, Navarreser Leinwand zu Segeltuch, Galiciens Wein, Häute und Tran, Portugals Honig, Wachs, Öl, Feigen, Rosinen, balai = Spaensche besemen, Spartogras, vgl. unten. Endlich werden bei Kastilien noch Talg (sui), Fett namhaft gemacht, Kümmel, Anis und grainne zum Scharlachfärben teilt es mit Portugal. Navarra hat Süßholz. — Ähnlich Libell v. 53ff, dessen white Castel sope hervorgehoben werden mag. Den trefflichen Übersetzern ist bei saffron ein Irrtum untergelaufen, da sie es mit „Schwefel" wiedergeben. — Der Zolltarif von Damme (1252), Hans. U. B. I n. 432 nennt Spanisch Rot (Krapp?) ferner Eisen und sackweise spanische Pflaumen. Endlich hat die Maklerrolle von 1303, cart. I n. 141, noch huut, die men heet Stramadurtsche (Estremadura), Spaensche groenen, garen, wullen. — Ziemlich vollständig findet man die Waren der Pyrenäenhalbinsel im Verzeichnis der Brügger Gewürzhalle (1304), Hans. U. B. III n. 624, daselbst Malaga-Zucker und Rosinen.

[2] Cart. I n. 590 eb. n. 372 zahlen sie sogar die höchste Quote neben Florenz, Piacenza und Venedig.

[redacted]

mehr aufzutreiben und mußte sich mit einem aufrichtigen und berechtigten „der Route traue ich nicht" begnügen[1].

Natürlich nimmt seine Unsicherheit auf afrikanischem Boden noch zu. Immerhin weiß man über die ungefähre Lage der Reiche von Fez, Marokko, Segelmessa, Bougie, Tunis und ihre Produkte einigermaßen Bescheid, worüber Brügger Itinerar und Verzeichnis zu vergleichen sind. Als spezifische Erzeugnisse werden Datteln aus Segelmessa[2], „das nahe am Sandmeer liegt", und weißer Alaun genannt, während das häufiger vorkommende Bougie den Federalaun[3] aufweist. Häute aus der Berberei sind die Marotsche huden der Brügger Maklerrolle[4]. Auch hielt es Pegolotti für angebracht, die Maße von Brügge mit denen der Küstenplätze des marokkanischen Reiches zu vergleichen. Öl und Getreide neben Wachs und Kürschnerwaren kamen von Fez und Marokko durch Vermittlung der christlichen Spanier zu Brügge in den Handel.

Es bleibt noch ein Blick zu werfen auf die Organisation der „spanischen" Kaufmannschaften, wie sie sich im 13. Jahrhundert darstellt. Da bei den Italienern im wesentlichen die Kaufleute einer Kommune und ihres Gebietes selbständig blieben, so daß immer eine Reihe von italienischen „Nationen" nebeneinander bestanden, da ferner der nordfranzösische Küstenverkehr keine organisierten Händler am Swin besaß, der Gruppe von La Rochelle aber zunächst Gravelingen angewiesen war, so ist es von den Südeuropäern allein das christliche Spanien, das einigermaßen die Stellung einer seefahrenden und handeltreibenden Nation im modernen Sinne des Wortes zu Brügge einnimmt. Neben der

---

[1] S. 295: De Valentia usque Sybiliam, in qua via non confido; daneben kennt er allerdings eine zweite Straße, ut verius patet. S. 305 führt er noch von St. Jakob bis Sevilla über Salamanca.

[2] Vgl. Schaube S. 316.

[3] Maklerrolle zu Barcelona, Capmany II n. 25 S. 72ff., alumbre de Bugia; es wird das boegie der Brügger Verordnung, Hans. U. B. III n. 624, sein.

[4] Cart. I n. 140 (1303) — Zu erwähnen sind Arnout und Wilhelm von Maroc, eb. I n. 133 — St. R. 1299—1300; Compte liest übrigens Marot.

deutschen Hanse ist es überhaupt im ganzen Brügger Handelssystem der zweite und letzte große Verband[1]. Wer freilich die Geschichte der Kaufmannschaften zu Brügge schreiben wollte, wird alsbald auf bedeutsame Gruppierungen bei den Händlern von der Pyrenäenhalbinsel stoßen. Auch ist nicht zu vergessen, daß zu den „spanischen" Kaufleuten auch französische Gebiete standen — sprach man doch dies- und jenseits der Pyrenäen denselben romanischen Dialekt — es war Cahors und die Gascogne, deren Bewohner übrigens gleichfalls zur Einung des Poitou gehörten, einerseits, und der aragonesische Besitz, vor allem Montpellier, anderseits. Diese Kaufleute nördlich und südlich der Pyrenäen sind schon 1267 bei der Regelung des Meßverkehrs zu Lille[2] und dann wieder 1280—1282 in Brügge gemeinsam vorgegangen[3]. Auch die beiden Vororte, Burgos und Montpellier[4], entsprechen der spanisch-südfranzösischen Einung.

[1] Bei der ungemein lockeren Struktur mittelalterlicher Kaufmannsorganisationen fragt es sich allerdings, ob diese Bezeichnung nicht zu kühn ist. Ich will hier späteren Einzeluntersuchungen nicht vorgreifen. Jedenfalls hat man in Flandern gemeinhin alle Kaufleute aus den christlichen Reichen der Halbinsel als „Spanier" zusammengefaßt. Zu vergleichen ist L. Gilliodts-van Severen, Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges. Brügge 1901—02, Teil I, II. Das spanische Konsulatsarchiv ist das einzige, dessen Bestände noch in Brügge beruhen.

[2] Finot, Relations Urk. n. 1.

[3] Gheldolf IV n. 19 u. 20. Die Eingabe an den Herrn von Ghistelles, n. 19, nennt li marchant dou roiame de Castiele et d'Aragonne et de Navare et de Portingal et de Cresin et de Gasconge; dem entspricht die Aufzählung der zu Lille beteiligten Kaufleute, nur daß dort neben Kastilien „Spanien", neben Aragonien Katalonien zu finden ist. Die Beschwerde an Graf Guido, eb. n. 20, nennt nur li marchant d'Espaingne et des autres lieus ki venons pour marchander en vostre pais. Der Freibrief für Aardenburg, Hans. U. B. I n. 862 (1280) ist ausgestellt für die marchans d'Espaigne et de Alemaigne et a tous autres marchans d'autres terres, ki a ces marchans deseure dit accompaignie se verront; vgl. eb. n. 870 ff.

[4] HR. I 1 n. 248; für Burgos vgl. noch Des Marez n. 78.

[redacted]

11. Kapitel. Die Italiener.

1. Der Landverkehr.

So eifrig sich die flandrischen Grafen an den Kreuzzügen beteiligt haben, so wenig hat ihre Stellung im Orient die Entwicklung eines flandrischen Aktivhandels zum Mittelmeer zur Folge gehabt. Flandrische Seefahrer waren freilich unter den Piraten, die 1097 vor Tarsus erschienen[1], und die flandrische Flotte, die Geoffroi von Ville-Hardouin beschreibt, hatte sogar Tuche an Bord[2], wohl mehr um Bargeld zu ersetzen, als weil die Tuche damals im Süden „geschätzt" wurden. Gleichwohl bleibt das Auftreten des flandrischen Händlers sporadisch; die zwei Kaufleute aus Lille, die 1222 am Monte Surdo südlich Como überfallen waren, ein Edikt Roberts von Neapel (1315) gegen die Vlamen in seinem Reiche, und in späterer Zeit einige Genter Tuchhändler besagen nicht viel[3].

---

[1] Alberti Aquensis Hist. lib. III. Recueil des historiens des croisades t. IV hg. Michaud. Paris 1879. S. 348. Die Flandrer in Alexandria des Benjamin von Tudela hg. A. Asher. London und Berlin 1840—41. I S. 157 haben nur sehr schwachen Anspruch auf Glaubwürdigkeit. — Hier seien zwei ältere, jetzt völlig überholte Arbeiten über Flandern, Italien und die Levante der Vollständigkeit halber aufgezählt: Marchal, Notice sur les relations commerciales des Flamands avec le port d'Alexandrie d'Égypte. Bull. de l'Acad. roy. de Bruxelles Bd. 11, Teil 1 (1844) und Alexandre Pinchart, Essai sur les relations commerciales des Belges avec le Nord de l'Italie. Messager des Sciences histor. de Belgique. Gent 1851.

[2] La Conquête de Constantinople hrsg. von U. Natalis de Wailly. Paris 1872. § 48.

[3] Unter den Waren der Liller findet sich ein Dutzend Brügger Sayehosen, Schulte I S. 108, II n. 188. — Das Edikt erwähnt bei Georges Yver, Le commerce et les marchands dans l'Italie méridionale

In ihren Händen lag keineswegs der Vertrieb der flandrischen Stoffe, der hier wie überall reichlich bezeugt ist[1].

Vielmehr hat sich der italienische Händler schon früh nach den flandrischen Messen aufgemacht. Bekannt ist Galberts Notiz über die zu Ypern tätigen Lombarden (1127), die für ihre Goldschmiedearbeiten und gestickten Gewänder an den flandrischen Grafen gute Abnehmer fanden. Auch auf dem Wege nach England passierten die Italiener flandrische Küstengebiete[2]. Dagegen ist die Annahme einer italienischen Kolonie in Lombartzyde bei Nieuport in das Reich der Fabeln zu verweisen; der Name ist lediglich verderbt aus Lamberts Heide, und im übrigen hatte der Ort eine so gut vlämische Bevölkerung wie nur einer an der Seeküste[3].

Für den italienischen Wanderhändler des früheren Mittelalters lag Brügge einigermaßen abseits. Als dann in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts die Champagner Messen den Austausch zwischen Italien und Flandern so gut wie ganz vermitteln, hat, wie es scheint, der Italiener ebenso wie der Provenzale seine weiteren Handelsfahrten bis nach Flandern hinein eher sistiert als ausgedehnt; die Konzentration des Verkehrs war wichtiger als der Einkauf am Herstellungsort. Wenn daher um 1250 Italiener in Brügge als Pfandleiher, dann und wann auch als Wechsler ständig ihren Wohnsitz nehmen, so beginnen Waren- und Geldhandel erst mit diesem Jahrzehnt ihre Vorwärtsbewegung auf Flandern.

---

au XIII. et au XIV. siècle. Bibl. des écoles françaises d'Athènes et de Rome fasc. 28. Paris 1908. S. 217. — Die Genter bei Sieveking S. 255.

[1] Schulte I S. 126; vgl. auch Romanin II S. 373 und Bibl. de l'école des Chartes. 3. Serie. Bd. IV. Paris 1853. S. 405.

[2] Galbert MG. SS. XII S. 570_{27}. — Ein Eustachius Lumbars zu Arras bei Guiman S. 290. — Für Italiener in England vgl. zusammenfassend bis 1250 Schaube S. 413, auch Kunze, Einl. S. 8.

[3] Höhlbaum, Hans. U. B. III S. 349 Anm. 1 glaubte an eine dortige Niederlassung von Lombarden. — Die vorkommenden Namen sind indessen durchweg vlämisch. Coutumes des Pays et Comté de Flandre. Quartier de Furnes. Cout. de Lombardside, Loo et Poperinghe Bd. 6. Brüssel 1902. n. 2.

[redacted]

Was zunächst die großen Bankiers anbetrifft, so trafen sie in Nordfrankreich und Flandern bereits ansässige Geldleute von nicht geringer Finanzkraft und bedeutenden Beziehungen an. Die Vlamen, auch die Brügger van der Buerze, standen zurück hinter den Crispini in Arras. Wenn daher die Florentiner wie die Pulci und Cerchi[1] auch in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts in Flandern und Brügge erscheinen (1284—85), wenn einzelne in gräflich flandrische Dienste treten, so bleibt zunächst noch ihr Hauptgeschäft auf den Champagner Messen. Dorthin werden die Schulden abgestellt, die der stets geldbedürftige Graf Guido bei den Frescobaldi (1288) eingeht[2]. Brügge tritt erst in den Vordergrund, als der Krieg mit Philipp IV. von Frankreich im weiteren Verlauf bedeutende städtische Anleihen nötig macht. Die Summen, mit denen die einzelnen Verträge Flandern belasteten — 1320 sollten 1500000 lb. auszuzahlen sein, von denen knapp ein Drittel entrichtet war[3] — machten die Großbankiers zu Hauptgläubigern der Stadt Brügge. Ganz ungemein nutzten die Peruzzi und Bardi die Konjunktur. So viel zu erkennen, zahlte die Stadt zuerst 1306—07 Geld an die Peruzzi; ihr Bevollmächtigter, kein Geringerer als der Geschichtsschreiber Giovanni Villani, nahm es allerdings noch auf Order eines Mitglied des Grafenhauses Philipps von Thiette, in Empfang[4]. Seitdem waren ständige Filialen mit zwei oder mehreren

[1] Des Marez n. 117: Noffe Boneguide marcheans de Florenche de la Compaingnie dou Puits. — St. R. 1284 — Cout. de la ville de Bruges I S. 515, über Pulci und Cerchi vgl. Meltzing S. 37.

[2] Davidsohn n. 260, 317, 513; — eb. n. 128 — auch Douai findet sich 1290 als Erfüllungsort, eb. n. 142. — Bereits Graf Balduin, der spätere Kaiser von Konstantinopel, hatte (1202) Rückzahlung auf der nächsten Messe zu Lagny seinen venetianischen Gläubigern zugesagt, Rawdon Brown n. 1.

[3] Pirenne, Geschichte Bd. II S. 99.

[4] St. R. 1306—07 — cart. n. I 154: Janne Vilain, den Lombaert van der compaingnie van Perouze in minderinghe van de 1000 lb., die min here Philippe igheven waren, als hi voer te Lions toten Paeus, 300 lb. — Dazu Davidsohn n. 502 (15. Mai 1306). Zuvor war Villani in Neapel. Ähnlich cart. I n. 160. Vgl. V. Fris, L'historien Jean Villani en Flandre, CRH 5 X, 1900 S. 1—7.

Vertretern in Brügge und Flandern für die großen Häuser eine Notwendigkeit. Als eine Versammlung der Teilhaber der Bardi zu Florenz am 27. August 1314 Prokuratoren für ihre einzelnen Arbeitsgebiete ernannte, erhielten Frankreich, die Champagne, Paris vier, England, die Domäne italienischer Bankiers, fünf, Flandern sechs Bevollmächtigte. Im einzelnen tritt die Firma Thomas Peruzzi hervor, auch der Empfänger von Flandern, Donat Peruzzi, sei genannt[1]. 1339—40 hat die Firma eine freiwillige Kriegshilfe von 1800 lb. dargebracht, während die gesamten ansässigen Kawerschen nur 1440 lb., die damals schon hart mitgenommenen Bardi 80 lb. liehen[2]. Von nichtflorentiner Häusern jener Zeit sind die Buonsignori von Siena und die Bellardi von Lucca zu erwähnen[3].

Lagen übrigens nicht außergewöhnliche Vorgänge wie eben jene Geldbedürfnisse der Kommunen im Kampf gegen Frankreich vor, so behielt zwar Brügge auch für die ganz großen Firmen seine Bedeutung als Wechselmarkt, sonst aber fiel der Schwerpunkt ihres Geschäfts wieder den europäischen Höfen zu, wo Staatsaktionen und dynastische Bedürfnisse mehr Geld an sich zogen als der Warenhandel am Swin.

Es läßt sich natürlich im einzelnen schwer entscheiden, wo bei einer italienischen Firma des 13. Jahrhunderts der Geldhandel dem Warenverkehr Platz macht. Im ganzen wird auch die Versorgung Flanderns mit italienischen und Levantewaren

---

[1] Davidsohn n. 658; vgl. cart. I n. 241 — St. R. 1332—33: Pieter Bun, meester van der compaengie van der Baerde. — Thomas, eb. n. 975, Inv. I n. 347. — Donat, Inv. I n. 339 — dazu vgl. noch n. 338, 357, 358, cart. I n. 184 und Cout. ville de Bruges I S. 520. — Die Acciaioli, Davidsohn n. 899 (1327), 962 (1330).

[2] Cart. I n. 257 — St. R. 1339—40; 1345 folgt dann der Zusammenbruch beider Firmen.

[3] Bonisignar, der Lombarde, 1305—06, cart. I n. 151 im Geldgeschäft, doch wie es scheint, auch im Handel mit Wein anzutreffen, vgl. Inv. I S. 166 n. 190 (1302) und ebenso Compte S. 82. Des Marez n. 84 nennt die societas filiorum Bonsignoris de Senis (1281) mit Guido in Verbindung. S. auch n. 140 (1288). — Colluche Galez van den gheselschepe van den Bellard van Luke, St. R. 1312—13 — cart. I n. 184.

[redacted]

durch die nach Flandern weiterziehenden Italiener seit 1250 aufgekommen sein. Gegeben war der Weg von der Champagne aus. Wie wenig man dabei immer an Brügge dachte, zeigt ein großzügiges lombardisches Projekt von 1295. Waren aus der Champagne und Frankreich sollten in der Grafschaft Flandern vertrieben werden, aber nicht etwa vom Swin, sondern von Gent aus[1]. Ebenso hat ein Dekret des Großen Rats von Venedig (1272) nur die flandrischen Messen, also noch überhaupt keinen ständigen Handelsort im Auge[2]. Italienische Wollkäufer in England rechneten freilich schon vor 1300 stark mit Brügge, und weiter war die Stadt wie etwa für die Cerchi als Produktionsort der Saye und als Bezugsstelle des Pelzwerks wichtig. Endlich kam es (1299) vor, daß Vertreter der bekannten Piacenzer Firma Scotti zusammen mit Brügger Kaufleuten das Brügger Schiff St. Nicolas zur Englandfahrt befrachteten[4].

Da traten um die Wende des 13. Jahrhunderts die Ereignisse ein, die Brügge in den Mittelpunkt des italienischen Warenhandels nach Flandern bringen sollten. Seit 1297 standen französische Truppen im Lande. Zunächst erfuhr durch die Einverleibung Flanderns der Überlandverkehr mit Frankreich eine erhebliche Steigerung. Wurden doch die Pachtsummen des Bapaumer Zolls ständig erhöht. Wenn bis zum 1. November 1288 seit Lichtmeß 1286 jährlich die Summe von 2400 lb. art. zu erlegen war, so sollte der Pächter für 1302 schon 3250 lb.

---

[1] Das interessante Stück liegt leider nur in einem Regest bei Saint-Génois n. 815 vor. — Auch hier ging der Geldhandel mit dem Warenvertrieb Hand in Hand. Ähnlicher Art war wohl die Niederlassung der Calots in Brügge, worüber unten.

[2] Marin V S. 292.

[3] Vgl. die Geschäftsbriefe des Messer Consiglio de' Cerchi e Compagni zu Florenz an Giachetto Rinucci & Co. (England) vom 24. März 1290 und 23. Juni 1291 bei Paolo Emiliani-Giudici, Storia dei Comuni Italiani. Florenz 1864—66. III S. 418 ff. S. 420 wird im ersten Bezug genommen auf den begonnenen Krieg zwischen England und Flandern. Beide Briefe erwähnen die Saye. Der Herausgeber liest saie di Luia, setzt aber ein Fragezeichen hinzu.

[4] Pat. Rolls Edward I (1299) 3 S. 462.

abliefern. Dann wurde die Schlacht bei Kortryk geschlagen, und die Bruttoeinnahmen — ein Zollpächter fand sich gar nicht mehr — sanken auf 1226 lb. für 1303, auf 1554 lb. für 1304 herab. Langsames Ansteigen in den nächsten Jahren, Erreichen der früheren Pachtsumme 1310 wird wiederum durch starken Ausfall abgelöst[1]. Die im Bereich der französischen Monarchie überall drangsalierten Flandrer erscheinen nicht mehr auf den Champagner Messen, und den Südeuropäern ist durch den verheerenden Krieg, der an der flandrischen Südgrenze hin nnd her wogt, der Durchzug über Bapaume gründlich verleidet. Gleichwohl dachte der unternehmende italienische Handelsstand ebensowenig wie die anderen Romanen an Aufgabe der Flandernreise. Natürlich ist die Störung der altgewohnten Beziehungen auf den Champagner Messen zunächst als hemmend empfunden worden; dann haben sich alsbald die Vorteile, die eine völlige Verlegung des Geschäfts von der Champagne nach Flandern mit sich brachte, geltend gemacht. Die flandrische Zwischenhand, mit der man in der Champagne rechnen mußte, verlor an Bedeutung; der Nordeuropäer konnte die Levantewaren direkt vom Italiener beziehen, ihm umgekehrt seine Pelzwaren überlassen. Die englische Wolle war Flandern verblieben; ihr Handel erfuhr eben damals 1313 durch die Errichtung des Zwangstapels noch beträchtliche Konzentration. Die Kaufkraft des reichen Landes gab genug Profit, und das Angebot der Tuche konnte sich an Ort und Stelle auf den flandrischen Messen und Hallen noch mannigfaltiger und reicher gestalten. Die außerordentlichen Anstrengungen, die nicht nur Private, sondern auch italienische Staaten machten, um sich den flandrischen Markt zu sichern, zeigen zur Genüge, wie wichtig die neue Konjunktur für den italienischen Handel war.

Am nächsten lag, Frankreich einfach zu umgehen und vom Rheintal aus Flandern aufzusuchen. Gent, weniger Brügge, hätte

---

[1] Finot S. 56 ff. — Die nach 1310 für 1313 und folgende Jahre von Finot berechneten Summen lb. 2400 (1313), 2000 (1314), 1339 (1315) dürften noch beträchtlich zu hoch angesetzt sein.

[redacted]

davon Nutzen gezogen. Damals sind die ins Reich führenden Straßen denn auch von Italienern, vornehmlich von Venetianern[1], begangen worden, da sie ihren hochwertigen Waren den teuren Landtransport wohl zumuten konnten.

2. Der Seehandel.

a) Genua, Florenz, Venedig.

Allein man knüpfte die gefährdeten Beziehungen noch auf eine andere Weise wieder fester. Regelmäßige Handelsschiffahrt von den Häfen Norditaliens zum Swin kam auf. Zuvor hatten zwar nordische Flotten, Normannen und Kreuzfahrer, die Straße von Gibraltar zu durchsegeln gewußt, und noch 1270 hatten 50 friesische Koggen Ludwigs des Heiligen Heer vor Tunis verstärkt. Aber auf diesen Fahrten war doch nur Gelegenheitshandel getrieben. So waren denn Romanen die ersten, die Mittelmeer und Nordsee durch intensiven, ja planmäßig gepflegten Seehandel verbanden. Ziemlich gleichzeitig, 1303 und 1304, scheinen die ersten Schiffe sowohl von der spanischen Ostküste wie von Italien aus nach Norden abgefertigt zu sein. Soviel zu sehen, ist es das Schiff des Guidettus und Janotus de Spinelli, in Genua beheimatet, das von italienischer Seite den ersten Zeugen des neuen Seewegs abgibt. Es lag im Sommer 1304 zu Sandwich vor Anker[2]. In demselben Jahre sahen die flandrisch-seeländischen Gewässer eine Kriegsflotte von 16 Galeeren unter dem

---

[1] Heyd II S. 719, Mone in der Zeitschrift für Gesch. des Oberrheins V.

[2] Pat. Rolls Edw. I 4 S. 245; ein Geleitsbrief vom 27. Juli 1305 für den „St. Nicolaus" von Genua auf der Rhede von Southampton, Eigentümer Peter de Malosellini und Johannotus Spinelli, eb. S. 375. Dies Schiff hat auch sicher italienische Schiffsoffiziere. — Ein vereinzeltes Zeugnis für ein Genueser Schiff in Rochelle (1232) bei Schaube S. 338. Im ganzen hatte schon Karl Dietrich Hüllmann, Gesch. des Byzantinischen Handels. Frankfurt a. O. 1808. S. 88 recht, wenn er italienischen Schiffsverkehr im Norden vor dem 14. Jahrhundert bestritt.

Genuesen Grimaldi, der am 19. August 1304 für Philipp IV. von Frankreich die flandrische Flotte bei Zierikzee schlug. Anderseits freilich dürfen wir auch nicht über die Jahrhundertwende zurückgreifen; der Krieg zwischen den beiden Seestaaten Genua und Venedig fesselte alle Kräfte, und erst nach dem Frieden von 1299 konnte dasselbe Geschlecht, das ihn durchgefochten hatte, seinen Unternehmungsgeist auf die nordische Reise richten.

Begreiflicherweise sind es die Genuesen, die Sieger von Lajazzo und Curzola, deren Schiffe wir nun in den nächsten Jahren nicht nur in englischen Häfen, sondern direkt in Sluis am Swin aufweisen können. Wenn 1309 nicht ganz gesichert ist, so doch 1310 und 1312[1]. Drei Jahre später suchte sie Herzog Johann III. von Brabant in sein Territorium nach Antwerpen und Bergen-op-Zoom zu ziehen, ohne ihren Besuch lediglich seinen Gebieten vorbehalten zu können. Vielmehr haben sie in der Folgezeit eine der angesehensten „Nationen" in Brügge gebildet. Nicht weniger als 108 Genuesen, ebensoviel wie die Hansen, konnten 1468 bei den Festlichkeiten figurieren, die Karls des Kühnen Hochzeit mit Margaretha von York begleiteten[1].

Schon frühzeitig hatten Genuesen Fracht auf Florentiner Rechnung angenommen. Im April 1315 war eine Partie Waren, worunter sich 13 transalpine Tuchpacken befanden, in Florenz eingetroffen. Eigentümer war eine Genueser Firma nebst Bindus Ferruccii und Chiarinus Davanzati von Florenz; von Portus Cor-

---

[1] Für die Jahre 1309—1312 vgl. Heyd II S. 719 Anm. 4; Close Rolls Edw. II 1 S. 280; Atti della Società Ligure di Storia patria Bd. 5. Genua 1867. S. 520; cart. I n. 177 — zu 1315 vgl. eb. n. 191; zu 1468 eb. S. 865 Anmerkung 1 und Freiherr v. d. Ropp in den Hans. Gbll. Jg. 1900 S. 120. — Erst nach Abschluß meiner Arbeit kommt mir das Buch von Jules Finot, Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et la République de Gênes au Moyen Age. Paris 1906. zu Gesicht. Finot, den ich als Verfasser der beiden Studien über den flandrisch-spanischen und flandrisch-französischen Handel häufig anzuführen hatte, bringt auch neues Material herbei. Um so mehr freue ich mich der Feststellung, daß wir uns, was die Anfänge des genuesischen Handels in Brügge betrifft, auf demselben Wege befinden, wenn ich anderseits auch nicht allen seinen Ausführungen zustimmen kann.

[redacted]

neti war die Sendung nach Florenz weitergegangen. Zumeist haben aber wohl Pisaner Florentiner Güter von Sluis nach Porto Pisano gebracht[1]. Es ist auch eine Aufzeichnung der Route der Pisaner Fahrzeuge erhalten. Man segelte Marseille an, passierte die Rhonemündung (bocholi) und Mallorka, fuhr an der spanischen Ostküste bis Malaga und machte endlich noch in Cadiz und Coruña Station, ehe man vor Sluis (Chiusa) Anker warf[2]. Sobald dann Florenz 1421 Livorno von Genua käuflich erworben hatte, hat es Galeeren nach Sluis abgefertigt; es waren die Schiffe, die der englische Handelspolitiker (1436) im Swin liegen sah.

Für die venezianische Regierung hatte vielleicht das Edikt Ludwigs X. von Frankreich (1315), das den Flandrern den Aufenthalt im Capetingerlande von neuem verbot und wiederum den Verkehr mit Frankreich lahmlegte, die Frage nach Einrichtung einer alljährlichen Galeerenreise dringend gemacht. 1317 hören wir mit Sicherheit von der Abfertigung von Galeeren nach Flandern, und es ist möglich, daß die erste Reise 1315 oder 1316 stattgefunden hat[3]. Dann ist schon 1318 Antwerpen aufgesucht, das jedesmal Endziel wurde, wenn der Graf von Flandern und die Stadt Brügge den venezianischen Forderungen nicht sogleich nachgaben. So sollten 1320 und 1328 die Schiffe Antwerpen anlaufen; in drei Jahren hatte der Admiral nach eigenem Er-

---

[1] Davidsohn n. 681 und 770. — 1322 verhängt Florenz eine Sperre über die Pisaner Schiffe, wobei auch Flanderns gedacht wird.

[2] S. L. Peruzzi, Appendix zu Storia del Commercio e dei Banchieri di Firenze. Florenz 1868. S. 80 ff. nach einem nicht weiter beschriebenen Ms. der Riccardiana.

[3] Rawdon Brown, Einl. S. 62, setzt den Beginn in das Jahr 1317. — Eb. n. 9 handelt es sich um Gehalt des Kapitäns und Schiffsarztes, die doch wohl nicht lange nach Eröffnung des Dienstes geregelt worden sind. Die Misti von 1313—1317 sind leider verloren, Heyd II S. 720. — Pegolotti, der sich 1315—1317 in den Niederlanden aufhielt, erwähnt das Frachtgeld der venezianischen Galeeren sowie die Herabsetzung der Maklergebühr auf Seide von 8 auf 4 d.; S. 247.

messen zu entscheiden[1]. 1321 war man in Sluis, da damals Marino Sanuto der Ältere noch einmal die Feder ansetzte: „Schon hatte ich das gegenwärtige Kapitel abgeschlossen, als ich zur See von Venedig zum Hafen Sluis nach Flandern mit armierten Galeeren gelangte", und das, was er sah, mit dem seefahrenden Venedig vergleichen konnte[2]. Ebenso lagen 1322 daselbst sechs Galeeren vor Anker[3]. Übrigens trugen zu dieser Schaukelpolitik auch die inneren Unruhen in den zwanziger Jahren des 14. Jahrhunderts bei, die Flandern durchzumachen hatte und die den dortigen Handel schwer gefährdeten.

Was die venezianischen Forderungen anlangt, so bedeuteten sie nichts weniger als eine Umgestaltung des ganzen Brügger Fremdenrechts. Wie alle Interessentengruppen, die zum Swin handelten, haben sie nie danach gefragt, ob Brügge etwa aus Rücksicht auf die anderen Fremden oder seine eigenen Bürger ihren Wünschen nicht stattgeben konnte. Billigkeit war auf keiner Seite maßgebend. Anderseits machten die Venezianer sehr wohl Unterschied zwischen Höchst- und Mindestforderung. Wenn man zunächst schlechthin freien Kauf und Verkauf verlangte und alle möglichen Kautelen gegen Einschränkungen irgendwelcher Art hinzufügte, so sollten die venezianischen Unterhändler, im flandrischen Geschäft tätige Kaufleute, bei abschlägigem Bescheid nur auf Kauf und Verkauf von einem Ballen an aufwärts bestehen. Verhielt sich Brügge dagegen ablehnend und bewilligte auch nicht den besonderen Wägebeamten der Venezianer sowie eine bessere Handhabung der Kaufmannswage, dann lautete die Order des Geschwaderchefs (capitaneus) auf Brabant. Im anderen Falle erhielt er gemessenen

---

[1] Für 1318 vgl. Rawdon Brown n. 12, Marin V S. 304; cart. I n. 218. Die Nachricht geht also nicht nur auf Guicciardini zurück. Sehr fragwürdig ist die Angabe, 1318 seien zwei und im Februar 1319 noch drei Galeeren in die Schelde eingelaufen, die Heyd II S. 721 anführt. Woher sollten die Schiffe wohl so früh im Jahre kommen?

[2] S. 72 Z. 40 ff.; er beginnt 1306 zu schreiben, schließt ab 1321; damals Reise über Sluis nach Avignon zu Johann XXII.

[3] Diegerick VII S. 56.

[redacted]

Befehl, das Swin anzulaufen und Sluis nicht eigenmächtig zu verlassen. Im Jahre 1332 wurde auch die Errichtung eines venezianischen Konsulats in Brügge beschlossen[1]. — Brügge hatte seinerseits einen vortrefflichen Markt, mit dem sich noch keine Stadt des Nordens messen konnte. London, wohin später regelmäßig der kleinere Teil der Galeeren steuerte, kam in den ersten Jahren noch gar nicht in Frage. So viel zu ersehen, war es zuerst 1392 das Ziel einer Galeere nnd dann hat es noch bis 1408 gedauert, ehe man mit der Möglichkeit einer größeren Fracht für London als für Sluis rechnete[2]. Blieben also in den ersten Jahrzehnten nur Brügge und Antwerpen als Rivalen übrig, so war Brügge seinem späteren Überwinder wirtschaftlich noch weit überlegen. Das gab für die vortrefflichen Rechner der Markusrepublik den Ausschlag, obwohl sich der Herzog von Brabant Johann III. zuvorkommender als der Graf von Flandern erwies[3]. Brügge gegenüber hatten sie mit ihrer Drohung, auf die Schelde Kurs zn nehmen, eine gewichtige Waffe. Der Stadt blieb nichts anderes übrig, als die halbe Maklergebühr auf Seide zu bewilligen und in der Frage des Wiederverkaufs weitgehende Konzessionen zu machen, nach mittelalterlicher Weise ziemlich unbekümmert, daß sie sich damit in direkten Widerspruch mit Fundamentalsätzen ihres Gästerechts setzte. Dafür sind die Galeeren aber auch Jahr für Jahr in Sluis erschienen; Middelburg oder Calais kamen nur noch ganz vereinzelt in Frage (1390)[4].

b) Staatliche und private Schiffahrt. Die Schiffstypen.

Als sich Antoninus Pezagus aus Genua beim englischen Könige Eduard II. beklagte, im Hafen von Sluis seien seine

---

[1] Et si contingerit obtineri dicta duo capitula, faciat capitaneus portum in Brozos et non possit discedere de Clusa pro bono et conservatione galearum et gentis nostre, Romanin III n. 2, Instruktion für die Flandernfahrt vom 28. März 1332. — Das Konsulat eb. Art. 8.

[2] Rawdon Brown n. 105 und 157.

[3] Schulte I S. 348.

[4] Rawdon Brown n. 102.

Waren beschlagnahmt und nach Brügge verführt, gab er an, daß sie in der Galeere des Manuel Tartaro verstaut waren. Dieselbe Schiffsart begegnet auch noch in einem anderen Dokument, das von den frühesten Seereisen der Genuesen nach dem Norden Kunde gibt. Die ersten Versuche sind also mit den schlanken, schmalen und niedrigen Ruderfahrzeugen des Mittelmeers gemacht worden. In der Folgezeit ist darin eine bedeutsame Änderung vor sich gegangen. Von Villani wissen wir, daß der von den Bayonner Korsaren eingeführte Koggentyp keine geringe Revolution im mittelländischen Schiffsbetrieb hervorrief[1]. Gerade für die Reise nach Brügge war die Kogge weit besser geeignet als das Ruderschiff. Bereits der finanzielle Gesichtspunkt gab ihr den Vorzug. Die Galeere der venezianischen Flandernfahrt zählte 180 Ruderer, 30 Bewaffnete und 20 sonstige Personen, Ärzte, Spielleute, Diener, Offiziere usw., ihre Besatzung belief sich also auf 230 Mann, eine Zahl, die eher noch zu tief gegriffen ist, wenn man sie mit der Bemannung einer Passagiergaleere des 15. Jahrhunderts für die Reise nach Syrien vergleicht[2]. Dabei wurde der slavonische Ruderer noch nicht einmal so kärglich bezahlt. Von Venedig nach Beirut wenigstens bekam er im 15. Jahrhundert monatlich drei Dukaten, der Schütze vier. Allein für den Hauptteil der Bemannung waren also im Monat 660 Dukaten aufzubringen. Da man Anfang April abfuhr — am 28. März wurden die Instruktionen für die Fahrt von 1332 aufgesetzt — und in den ersten Wochen des Juli in Sluis eintraf[3], so kostete die Reise einer Galeere rund 2000 Dukaten,

[1] Dall 'hora inanzi i Genovesi e Vinitiani e Catalani usarono di navicare con le cocche e lasciarono il navicare delle navi grosse per più sicuro navicare, e perchè sono di meno spesa: e questo sue inque queste nostre marine grande mutatione di navilio, Chron. B. VIII Kap. 77. — Die Urk. sind die oben S. 156 Anm. 1 erwähnten.

[2] Rawdon Brown, Einl. S. 64. — Zur Ergänzung ziehe ich die Angaben bei Alwin Schultz I S. 319 ff. über eine Pilgergaleere auf der Fahrt nach Beirut heran. Auch Michel-Giuseppe Canale, Storia del Commercio . . . degl 'Italiani. Genua 1866. S. 252 ist einzusehen.

[3] Romanin III n. 2. — Rawdon Brown n. 147, ein vom 12. Juli 1404 datierter Brief meldet aus Sluis die sichere Ankunft der Schiffe.

ohne daß der bedeutende Abgang an Material usw. in Anschlag gebracht wäre. Dazu kommt der geringe Laderaum, den ein Schiff von 80 Schritt Länge und 20 Breite an sich besitzt und den die Zeit noch nicht einmal auszunutzen verstand. Die Flandernflotte hatte zwar größere Ausmessungen als die Fahrzeuge des Mittelmeerdienstes, auch waren es im Gegensatz zu den Pilgerschiffen reine Frachtfahrer; aber man schreite nur einmal die angegebene Strecke ab und vergleiche sie mit den Dimensionen heutiger Bockschiffe und beliebiger Spree- oder Elbkähne! Es wird alsbald klar, daß der Betrieb mit Ruderschiffen nur dadurch aufrechtzuerhalten war, daß man den konkurrenzlosen Handel mit hochwertigen Orientwaren in der Hand hatte, aus Italien selbst zum besten Teil Luxusartikel exportierte, die beide nur sehr geringe Schiffsräumte erforderten, und schließlich ja nur zwischen diesem und dem noch teureren Landweg wählen konnte. Das allein hätte aber immer noch nicht ausgereicht, wenn nicht in Genua, Venedig und Florenz Staatsregierung und Handelswelt eins waren. Der Staat stellte die Schiffe und Mannschaften und konnte auch alljährlich zur größeren Sicherheit der Fahrt eine kleine Flottille von 2—6 Fahrzeugen aufbringen. Ob sich das Unternehmen als Frachtgeschäft im heutigen Sinne „rentierte“, erscheint mehr als zweifelhaft; vielleicht machte der Staat vom rein wirtschaftlichen Standpunkt aus bei diesem „Transportunternehmen“ ebenso schlechte Geschäfte wie seine Kaufleute gute. Um so größer war der mittelbare Gewinn für die Republiken, da so der Absatz der Levantewaren verbürgt wurde. Daß aber die Prosperität des Handels sich durch tausend Adern dem ganzen Gemeinwesen mitteilte, ist ebenso sicher, wie es nicht durch Zahlen belegt werden kann.

Auch vom technischen Standpunkt sprach manches für die Kogge. Mit den flachbordigen Galeeren die Biskaysche See und den Kanal zu passieren, muß selbst für erprobte Seeleute des Mittelmeers seine Schwierigkeiten gehabt haben; die hohe Kogge nahm sicherlich nicht entfernt so viel Wasser über. Was aber trotz alledem die italienischen Regierungen bis zum Aufhören der Flandernfahrt an das alte System fesselte, war die relative Pünkt-

lichkeit und Präzision, mit der das Ruderschiff Dienst tat. Was nützte der venezianischen Republik die Flotte in Sluis, wenn sie nach dem vorgeschriebenen Aufenthalt von 45 Tagen wegen widriger Winde nicht zurücksegeln konnte? Wo blieb dann die Kontrolle über das Geschwader, auf die man so viel hielt? So scheiden sich denn die Wege: Der Staat sendet regelmäßig Galeeren; der Einzelkaufmann — von einem Rheder kann man streng genommen nicht sprechen, da das Schiffsfrachtgeschäft noch zu unselbständig ist — fertigt billige Segler ab. Irren wir nicht, so war es Genua, wo im Gegensatz zu Venedig und Florenz der Staatsbetrieb zurücktrat. Jene ersten Versuche waren privater Initiative entsprungen und von der St. Georg-Republik nicht weiter beeinflußt. Dann hören wir erst relativ spät, 1324, von genuesischen Staatsgaleeren in Sluis; noch 1339 und 1340 regelt man ihren Betrieb[1]. Nun ist aber nicht die Galeere, sondern die Karacke das typische Fahrzeug Genuas am Swin. Nicht ohne Grund schreibt der englische Handelspolitiker, dem wir das Libell of Englishe Policye verdanken, den Genuesen „grete karekkes", den Venezianern und Florentinern Galeeren zu. Was aus den Rechnungen des Hafenmeisters von Sluis kürzlich veröffentlicht ist, bestätigt seine Angabe. Diese Karacken gehören aber zweifellos der Privatschiffahrt an: Es wird offiziell angegeben, daß ihre Frachtverträge von Monat zu Monat gingen[2].

---

1 Heyd II S. 720; cart. I n. 255.

2 Libell, Überschrift des 6. Kapitels und v. 332. Die Notizen des Hafenmeisters in bezug auf die Genuesen hat Finot, vgl. oben S. 156, jetzt zugänglich gemacht; der Ausdruck lautet durchgängig Karacke! — Ferner cart. I n. 220: Les caraques ne doivent avoir aucun portage (Vorlast), pour ce qu'ilz font leur voiage par louage de mois. Bei Venezianern und Florentinern findet sich gleichfalls Privatschiffahrt, so cart. I n. 479, eine venezianische Karacke liegt in Winterlage in Sluis; aber beide Republiken haben sie zeitweise zugunsten des Staatsbetriebs rigoros behindert; für Venedig vgl. Rawdon Brown n. 153; Venetian coggo schreibt der Herausgeber! — für Florenz vgl. Robert Pöhlmann, Die Wirtschaftspolitik der Florentiner Renaissance. Preisschr. d. Fürstl. Jablonowskischen Ges. Leipzig 1878. S. 126; doch muß in seinen Zeitangaben ein Fehler stecken, da die Galeeren unmöglich im September nach Flandern abgehen.

Vielleicht dürfen wir hier die Vermutung äußern — in fast allen auf die Geschichte der Schiffahrt bezüglichen Fragen ist man ja noch auf vorsichtiges Raten angewiesen — daß für diese Karakken das nordische Fahrzeug, die Kogge, den Prototyp gebildet oder ihre Bauweise beeinflußt hat.

3. Die übrigen Kaufmannschaften.

Es erübrigt noch, auf die Verbindungen einiger anderer italienischen Kommunen mit Brügge einzugehen.

Wenig ist von Mailand zu sagen. Einige Namen Brügger Bürger und Hansegenossen deuten auf die Stadt. Als die italienischen Korporationen mitsamt den wesensverwandten Katalanen zu einer Beihilfe für Brügge herangezogen wurden (1378—79), kam Mailand erst an fünfter Stelle nach Florenz, Venedig, Piacenza und den Katalanen, doch immerhin vor Lucca und Genua, dessen geringer Beitrag aber nur in vorübergehenden Zeitumständen seinen Grund haben muß. 1411 zahlten Mailänder und Komasken zusammen nur 33 lb. 6 s. 8 d.; gleich Piacenza wurden sie von Nicht-Italienern noch von Katalanen und Kastiliern übertroffen und mußten sich mit dem letzten Platz begnügen[1].

Piacenza war 1411 von noch bedeutenderer Höhe als Mailand herabgesunken. Wie es in der Champagne unter der italienischen Kaufmannschaft eine große Rolle gespielt hatte[2], so auch in Brügge. Das Itinerar nimmt besonders auf Piacenza Rücksicht. Es empfiehlt bei der Rückkehr von Rom zwei Wege über Piacenza, einmal über den Mont Cenis nach Avignon und zweitens über den St. Bernhard durch Burgund. Diese letzte Route wird selbständig noch einmal ausgeführt und der Wasserweg bis Venedig angeschlossen. Die billige Wasserfracht nach Venedig den Po herunter ermöglichte die Teilnahme Piacenzer Güter an der venezianischen Galeerenreise. 1322 war ein Aubert

[1] Cart. I n. 188, 189, 372 — n. 590. Daselbst und auch sonst werden gelegentlich Piemontesen (Astigianen) genannt, so eb. n. 658.

[2] Schulte I S. 160 f.; vgl. auch S. 19. — Bourquelot I S. 164.

Sourt, Kaufmann aus Piacenza, als Vormann der Venetianer in den Verhandlungen mit dem Pächter einer französischen Abgabe auf italienische Waren in Flandern tätig[1], und 1378—79 gehörten die Placentiner zu den höchstzahlenden „Nationen“.

Aus Lucca waren 1393 im August nicht weniger als 37 Kaufleute und der Konsul Niccolo da Volterra zu Brügge anwesend[2]. Ein größeres Geschäft hatten die Guinigi, die mit Seide und Geld handelten, und die 1371 drei Vertreter nach Brügge sandten, während sie sonst nur zwei in Neapel und einen in Pisa brauchten. 1372 waren vier in Brügge, neun in Italien beschäftigt. Ein Lazarus Guinigi hat mit Janne Teesten, wie die Stadtrechnungen schreiben, 1378—79 einen größeren Geldbetrag der Stadt Brügge zu Kanalarbeiten vorgeschossen[3].

Endlich ist noch Siena, dessen Kaufleute 1295 in Flandern und 1393 in Brügge genannt werden und Bologna, das nur zu letzterem Jahr sporadisch auftritt, zu erwähnen[4]. Süditalien hat am Verkehr mit Flandern nicht teilgenommen. Seine Produkte holte das venezianische Geschwader ab, das Otranto, Syrakus, Messina und Neapel anlief[5].

Die gesamte italienische Kaufmannschaft zerfiel in ebenso viele Genossenschaften oder Nationen, als Stadtstaaten am Brügger

[1] Diegerick VII S. 56. — Neben Deutschen, Spaniern, Portugiesen nehmen sie 1346 am Tuchhandel zu Maubeuge teil, Hans. U. B. III n. 81. — Auch sehr spät (1498) sind Piacenzer in Brügge bezeugt, Schulte I S. 591 Anmerk. 3.

[2] Bini S. 153, Urk. vom 1. Aug. 1393; ders. handelt S. 140 ff. über den Konsul Luccas zu Brügge. Nach Schulte I S. 597 wurde das Statut von 1369 im Jahre 1498 in Gegenwart von 12 Lucchesen erneuert. Übrigens sind sie schon 1351—52 in Brügge bezeugt, cart. I n. 287.

[3] Schulte, I S. 289. — Cart. I n. 372, nämlich 300 lb. gr. = 3600 lb. par. — Noch zwei Lucchesen, Pietre Bruneelle und Jakemaede Fabe werden namentlich zu preste ende pointinghen herangezogen; sonst erkennbar ein Mailänder und zwei Florentiner.

[4] Siena, cart. I n. 116. — Über die Buonsignori vgl. oben S. 152. Thomas Fini von der Gesellschaft der Gallenari ist seit 1306 Empfänger von Flandern, Fris C R H 5 X (1900) S. 4. — Die Urk. von 1393, die auch Kaufleute von Bologna nennt, bei Bini S. 153.

[5] Vgl. Rawdon Brown, Einl. S. 64.

[redacted]

Handel teilnahmen. Dazu traten die wirtschaftlich weit fortgeschrittenen Katalanen. Die Einheit bildete durchaus die natio. Zu einer universitas haben die Italiener es nicht eigentlich gebracht. Abmachungen, an denen alle „Nationen“ beteiligt sind, kommen zwar vor — 1393 werden einschließlich der Katalanen neun aufgezählt — aber sie haben mehr ihren Grund darin, daß diese Romanen dieselbe wirtschaftliche Stellung inne haben, die sie beim Geldverkehr und Zahlungsusancen von den sonstigen Kaufleuten in Brügge sondern. Die drei Kaufmannshäuser der Florentiner, Venezianer und Genuesen — ihr rotes Georgskreuz im weißen Feld schaut noch heute von der Front ihrer „Loge“ auf die veränderten Zeiten ziemlich trübselig hinab — geben deutlich zu erkennen, daß im damaligen Europa für eine italienische Kaufmannschaft kein Raum war.

III. Brügge um 1300.

12. Kapitel. Die Stadt.

1. Die Umgebung.

Die Jahrhunderte haben die Verlandung des Swin so gründlich besorgt, daß heutzutage Brügges Umgebung nach Nordosten relativ hoch und trocken liegt. Wenn man aber in den kalten Monaten des Jahres das Land durchstreift oder von einem jener mächtigen Kirchtürme von Damme oder St. Anna-ter-Muiden ausschaut, so erinnern bis an den Rand gefüllte Gräben, feuchte Wiesen und hier und da aufblinkende Wasserflächen an die Zeit, wo das Wasser der alleinige Gebieter war. In der Tat, wer zur Normannenzeit das Sinkfal aufwärts segelte, sah rechts und links weite Sumpfflächen und kaum bewohnte Niederungen. Im Südwesten, in der Richtung auf Brügge säumte das Waldgebiet von Turholt noch eben den Horizont. Recht unwirtlich sah es hier in der äußersten Nordwestecke Flanderns aus. Aber alsbald entwickelt sich gerade in den Alluvialgebieten reges bäuerliches Leben; Fischer- und Schiffergemeinden setzen sich an, und der Wanderhändler nimmt hier seinen Wohnsitz. Während südlich von Brügge der Sandboden die Siedlung wenig begünstigt, entstehen westlich bis zur Yser hin, im Norden zwischen der schützenden Dünenkette und der Fahrtrinne nach Brügge und endlich östlich derselben zahlreiche Orte, die in Brügge die führende Stadt sehen. Galbert berichtet von der Einung, die Brügge mit zwölf Nachbargemeinden am Palmsonntage, 27. März 1127, zum gemeinsamen Vorgehen bei der neuen Grafenwahl

[redacted]

einging. Oudenburg, Aardenburg, Ostburg, die alten Fortifikationen, sind auch darunter[1].

Der tiefe Friede unter den beiden Grafen des Hauses Elsaß hat im 12. Jahrhundert die Kulturarbeit am Swin mächtig gefördert. Was sich vom Freien Lande südlich von Brügge ausdehnt, war und blieb arm — schon damals betrieb man auf den dortigen Moorstrecken den Torfstich — aber dem Swin wurden die Polder abgewonnen, deren Meerschlick reiche Erträge sichert. Auch rückte die Überschwemmungsgefahr mit dem fortschreitenden Eindeichen von Brügge ab. Im 12. und 13. Jahrhundert ernährte das Brügger Gebiet „reich an Feldern und Weiden"[2], eine starke Bevölkerung, und es ist sehr fraglich, ob das Land je später eine gleiche Periode allseitiger Prosperität gesehen hat.

Schon vor 1300 wenden sich in Dorf und Ackerstädtchen alle in der Landwirtschaft entbehrlichen Kräfte der Tuchmacherei zu[3]. Wir können die Zone dieser Landesindustrie gegen die der Polder, der Schiffahrt und Fischerei ziemlich genau abgrenzen: Während die Orte am Swin von Damme abwärts von der See ihre „Nahrung" bekommen, sind die Gemeinden, die damals oder später mit der Weberei in Verbindung stehen, vornehmlich auf dem Landrücken östlich und südwestlich von Brügge zu suchen[4].

---

[1] MG. SS. XII 588_{23} ff. — Es sind die vier östlichen: Isendike, Ostburg, Reddenburg (später Aardenburg), Lapscure; die drei nördlichen: Lisseweghe, Uit- u. Ostkerken; im W. Slipe, Ghistel, Oudenburg, endlich im S. nur Lichtervelde (ö. Turholt) und Ladbeke. Dies Ladbeke vermag ich nicht aufzufinden. Sollte nicht Jabbeke (sw. von Brügge) oder Lembeke (ö.) zu lesen sein? — Dazu sei Ostkamp, eb. S. 614_{15} im Süden genannt.

[2] MG. SS. XXVI Philipp. Lib. II v. 104.

[3] Über die Anfänge der ländlichen Weberei in Flandern vgl. Pirenne, Une crise industrielle au XVI. siècle. Bull. de l'Acad. roy. de Belgique, Classe des lettres 1905 S. 504.

[4] Vgl. unten. Genauer gesprochen, schließt eine Linie durch Lisseweghe - Dudzeele - Damme - Moorkerken die Orte des wullewerc in nordöstlicher Richtung gegen das Swin ab. — Zum Vergleich ist der heutige Zustand heranzuziehen: Die Spitzenfabrikation hat ihre nördliche Grenze gegen die flandrische Ebene in Keyem, Leke, Jabbeke, Brügge, Moorkerken, vgl. Blanchard S. 318.

Brügge hat es frühzeitig verstanden, in seiner Umgebung Einfluß zu gewinnen. Schon auf jener Versammlung am 27. März 1127 waren die Brügger die Einberufer. Sodann haben seine Schöffen als Appellinstanz einer jeden Stadtschöffenbank der Umgegend fungiert. Brügges Recht wurde auf Neugründungen übertragen. Auch kräftig aufstrebende Städte wie Sluis-Lamminsvliet haben es als Oberhof anerkennen müssen[1]. 1303 hatte Brügge 27 solcher „Kleinstädte" unter sich[2], und dieser Rechtsbezirk erstreckte sich noch über das 1127 umfaßte Gebiet hinaus. Reichte er doch im Westen bis an die Aa, soweit die Landschaft überhaupt noch dem flandrischen Grafen unterstand, griff mit Poperinghen über die Yser und bis ganz in die Nähe Yperns hinüber, machte mit Turholt erst Halt vor den Orten, die zum Lystale gravitierten, und schloß sich mit Eecloo und Caprik gegen Gent, mit Isendike und Hughevliet gegen Biervliet und das Land der Vier Ämter ab. Die ganze Fülle von Städten, die sich namentlich am Swin zusammendrängten, darunter Aardenburg, Sluis, Damme, nahmen in zweiter Instanz ihr Recht vor den Brügger Schöffen.

Als Belohnung für die Schlacht von Kortryk wurde Brügge am 30. Okt. 1302[3] sogar die Einsetzung der Schöffen in diesen Städten, die bisher dem Grafen gewahrt war, vergeben, und da auch die Verwaltung in den Händen der flandrischen Schöffenkollegien fast ausschließlich lag, so besaß die Stadt Brügge eine sehr ansehnliche Machtstellung, die möglicherweise im Verein mit Gent und Ypern zur völligen Loslösung von landesherrlicher Botmäßigkeit hätte hinüberführen können.

---

[1] Häpke S. 72.

[2] Cout. de la ville de Bruges I n. 24: Dit ziin de smale steden hoofdende an de stede van Brucghe. Das undatierte Schriftstück setzt Gilliodts-van Severen zu 1303 an. Es wird infolge der sogleich zu erwähnenden Urk. Gheldolf IV n. 26 vom 30. Okt. 1302 verfaßt sein.

[3] Gheldolf IV n. 36. Auch das Bannerrecht über dies Gebiet — cil dou Franc, cil de la canscelerie et cil des petites villes de la chastelerie — wurde Brügge am 28. Februar 1304 ausdrücklich bestätigt, eb. n. 40.

[redacted]

2. Schöffentum, Stadt und Bevölkerung.

Das eigentliche Schöffentum von Brügge begann indessen erst wenige Kilometer vor den Toren. In drei Stunden konnte man seine etwa 15 km lange Grenze umschreiten. Innerhalb dieser Bannmeile befand man sich schon in der Stadt im Rechtssinne; daher denn das Gewerbe- und Kaufmannsrecht vielfach mit dem Schöffentume von Brügge rechneten. Als die städtische Rechtsbank errichtet wurde — etwa 1127 — war das Schöffentum auf die befestigte Stadt beschränkt, und auch die Keure von 1190 brachte keine wesentliche Erweiterung. Bei wachsender Zuwanderung stellte sich damit ein bedeutendes Mißverhältnis ein. Wichtige Bestandteile der Einwohnerschaft, die Weber im Südosten, die Pfandleiher im Nordwesten waren den städtischen Behörden entzogen. Die Nutzung der umliegenden Ländereien stand auf Grund privatrechtlicher Titel wohl schon längst den Bürgern der Stadt zu. 1272 gelang es der Stadt endlich, das zu eng gewordene Kleid abzustreifen. Von Gräfin Margaretha kaufte sie die Herrschaften des Maendagschen und Vormezeelschen, dazu einen Teil der Herrschaft Syssele[1], wozu sich ihr derzeitiger Lehnsinhaber Gautier auf Aufforderung der Gräfin auch bequemte. Dazu wurde im Norden das Sint-Gillisdorp von Johann, Herrn von Praet, und seiner Gemahlin Cateline erworben[2]

---

[1] Das Dorf Syssele liegt einige km östlich von Brügge. Südlich davon findet sich der Name „Maendagsche".

[2] Diesen wichtigen Akt, der den Norden des Schöffentums erst schafft, hat Gheldolf IV S. 40 ff. übersehen, vgl. Urk. n. 1358 des Cron. et Cart. Dun. — St. R. 1288 — Cout. de la ville de Bruges I S. 515 hat 2000 lb., die man für den Erwerb zu zahlen hat. Die Herrschaft Praet entspricht dem Kirchspiel von St. Gillis, Inv. Intr. S. 353.

(1286). Damit war jene Zone geschaffen, die abgesehen von geringen Änderungen bis zur großen französischen Revolution Bestand gehabt hat. Ihre Herren, die Brügger Schöffen, die sich übrigens ihren neuen Untertanen gegenüber als harte Machthaber bekundeten[1], waren nur noch durch die Immunität von Propst und Kapitel des hl. Donatian beschränkt, die etwa ein Zwölftel des ganzen städtischen Bodens einnahm[2].

Da also jeder, der innerhalb der Brügger Bannmeile wohnte, der Rechte und Pflichten des Bürgers teilhaftig war, so konnte namentlich die Weberbevölkerung sich in Vorstädten ansiedeln. Man findet speziell Sint-Gillishoek im Westen vor dem Eseltor und Sint-Salvatorshoek südwestlich davon genannt. Aber auch die Katharinenkirche, zu der die Weber sich hielten, lag vor den Toren in fast südlicher Richtung von der Stadt[3].

Freilich hätte kein mittelalterlicher Städter die Vororte für voll angesehen. Für ihn begann Brügge erst innerhalb des Befestigungsringes. Da ist es nun nicht uninteressant, die Geschichte der Verteidigungsanlagen in ihrem Zusammenhang mit der Stadterweiterung und deren wirtschaftlichen Vorbedingungen zu verfolgen.

Die ersten Ansiedler hatten sich gegen Einfälle von der See her durch die Burg gedeckt; ihre Häuser duckten sich gleichsam hinter deren Mauern. Auch bei der Anlage der beiden Hauptkirchen, U. L. Frauen und der heutigen Kathedrale, war dieser Grund bestimmend. Dies Brügge, das wir als die Stadt Galberts kennen lernten, wurde 1127 befestigt. Als dann im

---

[1] Darum beschweren sich 1280 die Popularen: Dat die van den Ziecelschen ghevriet waren gheliec dien van der poert (Brügge) ende hierof hebben sie langhe veronrecht iwesen, Warnkönig II n. 55; besser Gheldolf IV n. 14.

[2] Inv. V. S. 76/77. — 1293 war übrigens auch Erwerbung dieser Herrschaft geplant, eb. I. n. 70 S. 35; Gheldolf IV n. 26.

[3] Die Vorstädte bei Beaucourt S. 82. — Die acht Weberquartiere sind de Buersch, d'oude Muelne, Cuyperin, de Vlamincporte, t'Oudenbuersch, t'Selverin, t'Nordinne und Sinte Jacops-huus, Recueil S. 591.

[redacted]

13. Jahrhundert neue Stadtteile durch den Graben angegliedert wurden, der am Kai der Goldenen Hand in westlicher Richtung von der Reye abbiegt, hat die Stadt reyeabwärts bereits Terrain gewonnen: Die Grafenburg rückt in die Mitte der Straßenzüge. Diese zweite Enceinte wird während der letzten Kriegsjahre mit Philipp II. August angelegt sein, dessen erster Anmarsch 1213 auf keinen Widerstand gestoßen war[1]. Noch 80 Jahre hat es gedauert, ehe eine dritte Verteidigungslinie geschaffen werden mußte. Diesmal betreiben sie die Franzosen (1297), da Philipp IV. Brügge seinem Domanium schon angegliedert glaubt, das er gegen die Anhänger der Dampierres zu Damme und Aardenburg und ihren englischen Verbündeten, Eduard I., in Gent verteidigen will. Man kann es den schmucklosen, kriegerischen Formen der glücklich in ziemlicher Anzahl erhaltenen Tore noch ansehen, daß es sich um raschen Bau unter den Augen des Feindes handelte. Eine Mauer führte man nur an einigen Stellen auf; der breite Wasserlauf schützte genug. Das kürzlich von der Stadt erworbene Sint-Gillisdorp und das östliche Terrain jenseits der Reye wird jetzt einbezogen, ebenso die Straßen westlich des alten Freitagmarkts, des heutigen Bahnhofsplatzes. Nach allen Richtungen hatte sich die Stadt also gedehnt, nicht zum wenigsten wiederum nach Norden, nach Damme zu[2].

Es war ein Gürtel von fast 7 km Umfang geschaffen. Freilich war er der damaligen Stadt wohl ebenso zu weit wie der heutigen, und die Trace, welche die Brügger Feldmesser so sorgsam regelmäßig zogen, umfaßte weite Gärten, Grasflächen, tote Reyearme, wie die Vulders- oder Vuylreye an Stelle der heutigen Annunciatenstraße; auch die drei städtischen Wandrahmen Cattevorde (St. Jakob), Frerenackere (St. Gillis) und Hoye (St. Anna) waren einbeschlossen[3]. Man zählte gegen 1300

---

[1] Geneal. com. Flandriae MG. SS. IX S. 331_{50}.

[2] Ann. Gandenses zu 1297, eb. XVI S. 562_2 u. 563_1, dazu Inv. Intr. S. 342. — Ende August 1297 hatte Eduard I. von England Brügge noch in verteidigungsunfähigem Zustande angetroffen.

[3] Inv. Intr. S. 351. — Über diese Vuldersreye unterrichtet Plan n. 234 des Brügger Stadtarchivs.

sechs Pfarrkirchen, wozu noch zwei unmittelbar vor den Toren gelegene, die Katharinen- und Kreuzkirche kamen. Seit Galberts Zeit, der vier von ihnen gekannt hatte, hatte man St. Gillis und St. Jakob erbaut[1]; zweifellos waren auch die Pfarrgemeinden seither sehr viel größer geworden. Hinzu kommt die Fülle von geistlichen Anstalten, Klöstern, Stiftern und Hospitälern, von denen namentlich die Karmeliten und Augustiner durch ihre Beziehungen zu den Fremdkaufleuten interessieren[2].

Aber so vieltürmig das Stadtbild auch war, es dominierten U. L. Frauen und St. Salvator in Verein mit einem profanen Bauwerk, dem Hallenturm. Er war aus feudalen Anschauungen heraus angelegt: Wie jedes Schloß, so wollte auch die Kommune ihren Belfried besitzen. Er ist denn auch das eigentliche Wahrzeichen der Stadt geworden. Seitdem das erste hölzerne Bauwerk mitsamt seinen Urkundenschätzen 1280 abgebrannt war[3], überragte der steinerne Neubau in zwei wuchtigen soliden Geschossen stolz und trotzig seine Stadt. Erst dem ausgehenden 15. Jahrhundert, als die wirtschaftliche Dekadence bereits entschieden war, blieb es vorbehalten, das zierliche, aber un-

---

[1] Gheldolf IV S. 43ff. Eingerechnet ist St. Donatian als Pfarrkirche der Burg. — Galbert zählt auf: St. Christoph, quae in medio fori comitis est, S. 580_{14}, 594_{39}; die Marienkirche 616_{27}, Erlöserkirche 594_{48}, St. Donatian passim, St. Peter extra muros S. 574_{26} westlich der Burg, findet sich später nicht mehr. Die Kreuzkapelle kommt schon 961 vor, aber nicht als Pfarrkirche für die Brügger Bevölkerung.

[2] Die Karmeliten, bekannt seit 1266, Gheldolf IV S. 50. Der Clerk des deutschen Kaufmanns entnahm 1500 einigen Grabsteinen die Nachricht, „etlike" deutsche Kaufleute seien „fundatores gewest", Leitfaden S. 25 St. 32. — Nach Beaucourt S. 85 hielten auch Engländer und Aragonesen sich zu den Karmeliten; derselbe nennt die Augustiner für Spanier und Italiener. So besitzen die Lucchesen in der Augustinerkirche eine Kapelle, Bini S. 141.

[3] Vlämisch zumeist beelefroot (beffroi), so St. R. 1332—33 — cart. I n. 241. — Der Brand Inv. I n. 94; auch Johannis Longi Chron. S. Bert. MG. SS. XXV S. 863_{51}. — Der Turm des Mittelalters trefflich auf einer Miniatur Froissarts, abgebildet bei Dietrich Schäfer, Die Hanse. Bielefeld und Leipzig 1903. S. 37.

[redacted]

organische obere Achteck aufzuführen und dadurch das gute Verhältnis zu zerstören. Es ist, als ob das hybride Verlangen, der Stadt auch über ihre Kräfte hinaus Glanz zu verleihen, sich an den architektonischen Formen gerächt hat. Auch abgesehen von den Hallen machte Brügge einen stattlichen Eindruck. Allerdings verschönten um 1300 die Häuser der fremden Kaufleute, die ja sämtlich der Hochblüte Brügges angehören, das Stadtbild noch nicht; aber die Wohnhäuser sind bereits durchgängig mit Ziegeln gedeckt und die Türme der Vornehmen, die für Gent so charakteristisch waren, fehlen nicht darunter[1]. Bei dieser Sachlage gab es ein Gewerk, das nicht vorwärts kam, die Strohdecker. Schon 1309 standen sie den Ziegeldeckern bedeutend nach; statt zwei Geiseln wie diese sollten sie dem König von Frankreich nur vier stellen. Gelegentlich werden sie überhaupt nicht mit aufgeführt, wenn sie auch noch fortvegetierten[2]. — Auch für Straßenpflasterung und -Reinigung tat die Stadt schon ein übriges. Vor den Toren, etwa nach Scheepsdaele hinaus, hatte man Steinwege, und wenigstens die Hauptstraßen waren gepflastert[3]. Für Fortschaffung des Unrats hatte die Kommission der muederheren[4] aufzukommen. Eine große Sorge der Stadtverwaltung waren die Wasserverhältnisse. Nicht

---

[1] Will. Brit. Philipp lib. II MG. SS. XXVI S. 321 v. 87

— — communia Gandavorum

Turritis domibus, gazis et gente superba.

Für Brügge vgl. Inv. Intr. S. 347: Thurris Ravenni Danwilt. Sehr ansehnlich nehmen sich durchweg die Straßenansichten der altniederländischen Maler etwa auf dem Genter Altar aus. — Über die Kaufmannshäuser vgl. Pirenne, Geschichte II S. 494; Hans. Gbll. Jg. 1878 S. 39 ff. und die Abbildungen bei Sanderus.

[2] 1309, Warnkönig II n. 70. 1318, cart. I n. 209. 1356 führen sie noch ein eigenes Siegel, abgebildet bei Gailliard, vgl. eb. S. 22.

[3] St. R. 1291 — Gheldolf S. 41 Anm. 1; St. R. 1290—91 — cart. I n. 100: Pro calceia in vico fullonum; ferner Inv. Intr. S. 419 — St. R. 1294: Pro calceia inter pontem gruis et ecclesiam S. Johannis u. öfter. — Nach Gilliodts, Bruges S. 17 brauchte die Stadt 47000 neue Pflastersteine im J. 1285.

[4] Compte Glossar.

nur galt es, die Stadt mit Trinkwasser zu versehen[1], sondern die zahlreichen Grachten, Schiffs- und Abzugsgräben, wollten in gutem Stande gehalten sein. Dafür hatte der Brügger Bürger aber auch die Genugtuung, „zwischen Schlamm nnd Sand“[2] eine Stadt aus eigener Kraft geschaffen zu haben, wie man sie im nördlichen Europa so leicht nicht wieder fand.

Die Frage nach der Bevölkerungszahl, zumeist einer der dunkelsten Punkte der Geschichte mittelalterlicher Städte, scheint für Brügge ziemlich günstig zu liegen. Möglicherweise ist 1292 eine allgemeine Musterung oder Neuorganisation der Bürgerwehr vorgenommen. Die Poorter, die zu Pferde dienten, zählten in ihren ersten drei Klassen, die im Besitz von 1000—3000 lb. und mehr waren, 243 Mann; in den beiden letzten, die das Vermögen von 300—1000 lb. umfaßten, mindestens 800, so daß sich die Gesamtzahl von stark 1000 erwachsenen männlichen Personen ergibt. Die Ämter stellten 7368, wenn nicht, wie wahrscheinlicher, 8278 Mann[3]. Die Brügger Bürger zählten

---

[1] Lodovico Guicciardini, Descrittione di tutti i Paesi Bassi altrimenti detti Germania inferiore. Antwerpen 1567. S. 226. Noch im 16. Jahrhundert galt die Wasserversorgung als mustergültig. Heute wird vor dem Brügger Trinkwasser gewarnt!

[2] Vidal de la Blache S. 79, „entre la boue des alluvions et le sable des landes“.

[3] Zur Anzahl der Poorter vgl. Inv. I n. 64 und die Ausführungen Gilliodts- van Severen daselbst. — Schwieriger ist die Frage nach der Zahl der Fußtruppen. Felix de Vigne, Recherches historiques sur les costumes civils et militaires des Gildes et des Corporations de Métiers. Gent 1847. S. 41f. teilt ein angeblich im Brügger Stadtarchiv vorhandenes Dokument mit, das für 1292 zunächst 1974 Mann nach fünf Stadtquartieren, dann 3296 Weber, 1984 Walker, 1022 Scherer nennt. Die Urkunde ist zwar, wie mir der beste Kenner der reichen Archivbestände der Stadt Brügge, Dr. Gilliodts-van Severen, mitteilt, daselbst nicht mehr vorhanden; aber Vignes Angaben, die Details und die Zusammenstellung mit Inv. I n. 64, worauf er gleich nachher zu sprechen kommt, sind glaubhaft. Fragt sich, ob er richtig gelesen hat, zumal er selbst S. 43 die Stärke der Handwerker anders, nämlich auf 7368 Mann angibt, ferner ob wir es mit dem Gesamt- oder einem Teilaufgebot zu tun haben. An sich stimmen die Zahlen, ob man nun 8278 oder 7368 Mann für die Ämter annimmt, nicht übel zu dem,

[redacted]

demnach 1292 etwa 9300 Köpfe, und die Gesamtbevölkerung ist also auf gegen 50000 ständige Bewohner anzuschlagen. — Vergleichen wir dies Resultat mit den Ergebnissen auf deutschem Boden, so folgt eine ganz bedeutende Überlegenheit der flandrischen „Großstadt". Weder der Norden mit Lübeck und Köln noch der Süden mit Nürnberg und Straßburg hatte gleiche Menschenmengen aufzuweisen [1].

---

was wir über Genter Rüstungen zu 1356 bei N. de Pauw, De voorgeboden der Stadt Gent. Gent 1885. S. 165 lesen. Wenn dagegen Funck-Brentano S. 41 Anm. 1 Brügge 150000, Gent 200000 Seelen gibt, so ist das gänzlich ausgeschlossen.

[1] v. Below stellt in der Vierteljahrschrift II (1904) S. 477 einige Daten zusammen: Lübeck 1460—61 20436; 1487—88 22172 Einwohner, Nürnberg 1449 über 20000, Straßburg 1475 ca. 26000, Köln in der zweiten Hälfte des 16. Jahrh. 37000.

3. Finanzen. Der Konflikt von 1280—81.

Wenn es nun aber schließlich nicht allein darauf ankommt, wieviel Esser eine Stadt zählt, sondern was die Bürgerschaft leistet, so müssen wir Brügge außerordentliche Tatkraft und Energie zugestehen. Die Schlacht bei Kortryk am 11. Juli 1302 sah das Brügger Aufgebot, vermindert um die französisch gesinnten „Leliaerts“, fast ganz auf eigene Kraft angewiesen, als Sieger über eins der glänzendsten Ritterheere, das damals Europa besaß. Nicht minder imponierend sind die finanziellen Leistungen der Stadt. Es ist fast unglaublich, was sie sich selbst zutraute und was andere ihr zugemutet haben.

Voran der Landesherr. Nach den Unruhen 1280—81 hat Graf Guido von Dampierre im ganzen 225000 lb. par. oder art. als Strafsummen festgesetzt, dazu eine jährliche Rente von 1000 lb. par.[1]. Man sehe ferner das Bündel Schuldbriefe ein, die ebenso viele größere und kleinere Anleihen des Grafen und seiner Söhne bei ihrer Guten Stadt bedeuten[2]. Dagegen war Philipps des Schönen Bitte um Kriegshilfe, der die Brügger am 26. März 1296 mit 1500 lb. par. entsprachen, noch bescheiden zu nennen[3].

---

[1] Vgl. Gheldolf IV S. 105. — Inv. I n. 17 (20. Sept. 1281) und Anm.

[2] Delepierre, namentlich S. 95; Gui kontrahiert 39700 lb. 10 s. tur. bei den Schöffen von Brügge; bei Zahlungsverzug hat er und sein ältester Sohn Robert sich zum Einlager zu stellen.

[3] Gheldolf IV S. 118.

Nimmt aber die Stadt zu eigenem Nutzen Lasten auf sich, so sind nicht minder bedeutende Summen im Spiele. Die Erweiterung hat Brügge 9630 lb. flandrisch gekostet[1]; der Kleine Zoll mußte mit 2900 lb. art. bezahlt werden. Als man 1297—98 Kanal- und Deichbauten unternahm, wurde an Arbeitslohn, Material und Transport 7925 lb. 9 s. $8^{1}/_{2}$ d. verausgabt. Im selben Jahr 1297 war die äußerst kostspielige Befestigung auszuführen. Wenn es sich bei dergleichen Bauten wie etwa der Aufführung der Neuen Halle, die 12100 lb. verschlang, um einmalige Ausgaben handelte, so bedurften die Gelder für Erhaltung der Fahrtrinne, für Deichbauten und später für die Swinkorrektion steter Erneuerung[2].

So figurieren denn im städtischen Budget recht bedeutende Summen. Die achtziger Jahre des 13. Jahrhunderts hatten trübe genug mit Aufruhr und Fortzug der Fremdkaufleute begonnen; aber man glaubte im Finanzjahr vom 15. Okt. 1281 bis 14. Okt. 1282 doch der Summe von 21653 lb. 18 s. $6^{1}/_{2}$ d. zu bedürfen, wovon fast die Hälfte, nämlich 10840 lb., durch Anleihen bei den Bankiers von Arras gedeckt werden mußte. Wieder kennen wir die Einnahmen des Jahres 1287—88 mit 55566 lb. 37 d., die Ausgaben mit 55023 lb. $19^{1}/_{2}$ d. Diese Zahlen gewinnen erst rechtes Leben, wenn wir Ypern im Jahre 1304—05 15265 lb. einkassieren sehen[3]. Ypern haben aber Zeitgenossen im 13. Jahrhundert gelegentlich auf 200000, dann wieder auf 40000 Seelen schätzen können, wozu freilich ein mittelalterliches Ingenium, das mit Zahlen nicht recht umgehen kann,

[1] Einschließlich einiger zugehörigen Rechte wie Fischerei in der Reye eb. S. 59 Anm. 2 für 400 lb.; die beiden Ammanien von Syssele und den Maendaghers eb. S. 59 und 57 Anm. 1. — Mit allen Unkosten kam man wohl auf 10000 lb. flandrisch.

[2] Kanalbauten 1297—98, cart. I n. 127; im Jahre 1307—08 wird für Baggern (backene) zwischen Brügge und Damme und in der Stadt an Arbeitsleute 5296 lb. 2 s. gezahlt eb. n. 155. — Über die Neue- oder Wasserhalle vgl. cart. I n. 92 und 102.

[3] St. R. 1281—82 bei James Weale in La Flandre III (1869—70) S. 137. Das Budget von 1287—88 bei Warnkönig II n. 58. Für Ypern vgl. Hans. U. B. III S. 259 Anm. 1. Gent hat 1314—15 eine Einnahme von 61000 lb., Espinas S. 253 Anm. 4.

gehörte[1]. Die Glanzleistung Brügges war das Jahr der Schlacht von Kortryk. Seitdem die flandrische Partei Ende Mai 1302 die städtischen Finanzen in die Hand nahm, wurden bis zum 5. Februar 1303 unter Zuhilfenahme aller Mittel, Konfiskationen, Anleihen, Beihilfen 115546 lb. 10 s. 1½ d. aufgebracht, denen 133932 lb. 12 s. 2 d. an Ausgaben gegenüberstanden[2].

Nach mittelalterlicher Gepflogenheit wurde der Stadthaushalt zumeist durch indirekte Steuern, Verbrauchsabgaben, „assisen“, bestritten. So waren im Jahre 1287—88 73 % der Gesamteinnahmen auf diesem Wege eingegangen. Wein, Bier, Meth und eine Wägeabgabe trugen die Hauptlast; weder Brot, Öl noch Salz kamen dagegen in Betracht. Diese vier sogenannten großen Akzisen ergaben 1331—32 für sich allein 47285 lb. 19 s. 4 d[3]. Davon fallen auf die Weinakzise, die z. B. in Douai im Mittel 1/7—1/10 des Preises betrug, fast 66 %, dem das Bier mit 23 % folgte. Ypern hatte 1304—05 nur 45 % für Wein, Gent 1314—15 nur 31 % erhalten. Wir werden die 20—30 %, die in Brügge mehr an Wein konsumiert wurden, der größeren Wohlhabenheit der Kaufstadt gegenüber den Weberstädten, vor allem aber dem Fremdenverkehr zugute schreiben. Hatte man nämlich zur Winterszeit ein Umstehen des Grutebiers nicht zu befürchten, und waren die Vlamen dann unter sich, so änderte sich das Verhältnis beträchtlich. Bier trat mit 45 % an erste Stelle, dem der Wein mit 26 % folgte. Auch Meth wies dann mit 19 % eine hohe Quote auf[4].

---

[1] Pirenne, Les dénombrements de la population d'Ypres au 15. siècle (1412—1506), Vierteljahrschrift I 1903 S. 3. — Im Jahre 1304—05 lag seit 1297 und wieder seit 1302 eine schwere Kriegszeit hinter Ypern.

[2] Compte S. 45 u. 48 — Der Terminus a quo ist noch genauer zu bestimmen durch die Brügger Mette, 18. Mai 1302, die Brügge den Popularen in die Hände gab.

[3] Im allgemeinen vgl. Espinas S. 248 ff.; ferner Inv. I n. 83 und 91, und den Genter Mönch MG. SS. XVI S. 564_{37}. — Über die vier großen Akzisen vgl. Inv. I n. 152 und cart. I n. 237.

[4] Die Akzise und der Preis in Douai bei Espinas S. 250. — Inv. I n. 153 ist die Abrechnung eines Akzisenquartals etwa zu 1300 erhalten.

[redacted]

Man mag sich vom Standpunkt der Billigkeit zu den indirekten Steuern stellen, wie man will, jedenfalls waren sie ein bedenkliches Moment für die politische Ruhe des Gemeinwesens. Wenn die Herren von der Schöffenbank große Summen zur Führung des Stadthaushaltes für nötig erachteten, so erregte das dadurch bedingte Anziehen der Steuerschraube nicht wenig Unzufriedenheit unter der Bürgerschaft. Auch war eine leichtgläubige mittelalterliche Stadtbevölkerung unschwer zum Zweifel an der Ehrlichkeit ihrer Oberen zu bringen. Schon 1280 klagte die Gemeinde, „daß die Akzise niemals so schwer wie jetzt gewesen sei“. Die Steuerfrage war denn auch ein erster Stein des Anstoßes für die Herrschaft Philipps des Schönen. Dabei sorgte die Vergebung der Akzise an Generalpächter, daß die reichen Mittel gar nicht einmal unverkümmert der Stadt zugute kamen. Überhaupt war die Finanzverwaltung ein Krebsschaden Brügges wie der flandrischen Städte im allgemeinen. Im Schoße der Regierungskollegien, dieser eng verbundenen Cliquen, sind zweifellos Unregelmäßigkeiten vorgekommen. Wenn der Syndikus Mag. Nicolaus van Biervliet der Ältere in seinem Testament (Juli 1293) Stadt und Gemeinde von Brügge 1400 lb. flandrisch mit der Begründung hinterläßt: „Weil wir, wenn wir Wohltätigkeit üben, zuerst denen verpflichtet sind, von denen, wie wir wissen, wir Güter empfangen haben“, so erinnerte das an die Worte der Beschwerdeschrift, die der gemeine Mann dreizehn Jahre vorher gegen ihn geschleudert hatte[1]. Unter dem Namen von

[1] Die Eingabe — eine wichtige Quelle — bei Warnkönig II n. 55, besser Gheldolf IV n. 14. Biervliet hat angeblich unrechtmäßig von der Stadt eine Rente von 100 lb. gekauft (100 lb. siars, die hie cochte jeghen die stede) und dafür und mit anderen Mitteln Haus und Land erworben. Jetzt fordert die Gemeinde: Dat hus ende land ende al datter toebehort si der meentucht, bedi dat comen es van der meentucht. Auf diese 100 lb. sollen ihm keinerlei Ansprüche mehr zustehen; vgl. auch die Bestimmung des Testaments: Quod in dicta summa restitutionis ville facta[e] est comprehensa pecunia, quam habui de Johanne Aure et que erat ville, non sua, usque ad summam 72 lb., quas ipse ville debet dumtaxat. Das Testament in Cron. et cart. Dun. n. 1321.

Gratifikationen oder in der rechtlich schwer anfechtbaren Form der Verdingung städtischer Arbeiten und Bauten flossen sicherlich bedeutende Summen in die Taschen der regierenden Geschlechter. Ungeachtet eines Erlasses Philipps des Kühnen von Frankreich wollten sich die Herren auch nicht zur Rechnungsablage verstehen, und seit 1278 war die Stadt zu Anleihen geschritten, was früher unerhört war.

Da noch andere Klagen hinzukamen, tat die Bürgerschaft den folgenreichen Schritt und brachte ihre Beschwerden vor den Landesherrn Grafen Guido (1280)[1]. Aber sein Eingreifen — wir gehen etwas näher auf diese Wirren ein, weil sie den Hintergrund zum ersten großen Konflikt Brügges mit den fremden Handelsgästen und deren Sezession nach Aardenburg bilden — führte nur zum Moerlemaye-Aufstand. Die Rechnungsablage wurde in der neuen Stadtordnung des Grafen vom 25. Mai 1281[2] zwar bewilligt; vor ihm, seinem Stellvertreter oder einigen von ihm ernannten Vertrauenspersonen der Gemeinde sollte sie vor sich gehen. Im übrigen aber blieben sämtliche wichtige Forderungen unerfüllt; zumal von Gemeindeausschüssen war nicht mehr die Rede. Wie wenig Guido die popularen Forderungen berücksichtigte, zeigte sein Verfahren gegen acht Hauptvertreter des alten Stadtregiments, welche die Gemeinde des Schöffenamts für alle Zukunft verlustig erklären wollte. Sie hatten sich während der Unruhen schon vor der ersten Aufforderung zur Unterwerfung durch Guidos Sohn Robert aus der Stadt begeben und wurden jetzt, am 27. Mai 1281, wegen ihres Wohlverhaltens von sämtlichen Geldbußen befreit, die Gui der zum Gehorsam zurückgebrachten Stadt so ausgiebig auferlegte. Wenn zuvor Klage über die Akzise geführt worden war, so war nun an ihre Erleichterung noch viel weniger zu denken, und die großen Strafsummen mußten bei

---

[1] So datiert Warnkönig mit Recht. Daraus ergibt sich 1278 als das erste Jahr der Anleihen, vgl. Art. 2: Vort betoghet die meentucht, dat waren burghmeesters Pieter van Curtrike ende Pieter Bonin ende do ne was die stede niet sculdich te woekere sonder wesekine (Waisen) ende dit nes newaer tve jaren.

[2] Guidos Keure, Gheldolf IV. n. 16; vgl. auch n. 15 und 17.

[redacted]

fremden Geldleuten vornehmlich den Crispini zu Arras aufgebracht werden. Einstweilen trieb die Stadt einer bodenlosen Schuldenwirtschaft entgegen[1]. Ein weiteres Resultat des Konflikts von 1280—81 war ein tiefes Zerwürfnis zwischen dem Landesherrn und seiner Stadt. Während die Schöffengeschlechter nicht ohne Erfolg zu Paris gegen Guidos neue Stadtordnung Einspruch erhoben[2], mußte den gemeinen Mann ebenso die verweigerte Wiederherstellung der im Belfried verbrannten Privilegien wie die wachsende Finanzlast erbittern, Dinge, die Brügges Haltung zur Franzosenzeit (1296—1302) und damit das ganze Wirtschaftsleben der Stadt aufs tiefste beeinflussen sollten.

---

[1] 1288 Nov. ist Brügge den „Atrebaten und anderen sub usuris" 19730 lb. schuldig, Warnkönig II n. 58. — Eine Abrechnung von 1304 — Anleihen der Kriegsjahre! — ergibt eine Schuld an die Bankiers von Arras von 140110 lb. 13 s. 4 d., wozu die Zinsen (wouker) und eine Restsumme von 22947 lb. 7 s. 7 d. zu schlagen sind, Gilliodts, Cout. de la ville de Bruges I S. 513 ff. Nach Inv. I n. 400 sind 1332 noch 45000 lb. an die Crispini zu zahlen. Darauf bezieht sich St. R. 1332—33 — cart. I n. 241: Van den lettren van den Karspinoysen te confirmeerne met sconinx zeghele. — 1296 hatte Brügge bei Bonifaz VIII. einen Spruch gegen Balduin und Robert Crispini von Arras erwirkt, Inv. I n. 87 u. 100. Zudem war noch Jacquemon Garet, genannt le Louchard, einer der Hauptfinanzleute.

[2] Olim II S. 174. Die Brügger haben jede Gerichtsbarkeit des Grafen angefochten, wohl auf Grund ihres Vertrages von 1276, Gheldolf IV S. 115. Diese wird dem Grafen zugesprochen, zugleich aber Appellation nach Paris für statthaft erklärt.

4. Feudalrechte.

Hat somit der Graf von Flandern als Landesherr auf das wirtschaftliche Gebahren Brügges in den entscheidenden letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts bedeutend eingewirkt, so tritt er als Inhaber grund- und landesherrlicher Rechte zurück. Wenigstens befanden sich nur noch wenige Nutzungen zu seiner persönlichen Verfügung wie die Buden auf dem großen Markt und auf den Straßen, ferner der Speicher, der ursprünglich für die Erträge der gräflichen Domänen bestimmt, jetzt vornehmlich die Naturalabgaben auf Getreide, Gemüse, Obst, Salz u. a. am Zoll zu Damme aufnahm und daher eine ergiebige Geldquelle des gräflichen Hauses darstellte[1]. Seine wichtigsten Befugnisse waren dagegen schon längst in die Hände erblicher Lehnsträger übergegangen. So kommt es, daß diese Familien auch für den Fremdhandel eine bedeutende Rolle gespielt haben. Außer den bei der Erweiterung des Schöffentums genannten Herren von Praet und Syssele sind es die von Hertsberghe, Woestine-Ghistelles und Brügge (Gruthause).

Nur wenig ist vom Part der Hertsberghes zu sagen. Ein Roger hatte den gräflichen Wechsel zu Brügge, wird in der Stadtrechnung von 1299 noch genannt, wo er die Abgabe des

---

[1] Keure Philipps von Elsaß (ca. 1190) Art. 22: Nemini in foro comitis stallos locare licebit bei Strafe von 60 s. an den Grafen; Guidos Keure von 1281 Art. 21 hat dieselbe Geldstrafe: Niemene mach hueren stalle ter marect no in straten — — behouden elx mans recht. — Über die Naturaleinkünfte aus dem Zoll vgl. Hans. U. B. I n. 432 S. 145 Z. 34 ff.

[redacted]

Wechsels mit 68 lb. an die Stadt begleicht, um ihn gleich darauf als Anhänger des alten Grafenhauses zu verlieren[1].

Mehr wissen wir von den beiden anderen Familien.

Die Herren von Brügge, bei denen der Name Gedulf vom Vater auf den Sohn überging, hatten ursprünglich als Ministerialen für das Bier des gräflichen Hofes zu sorgen gehabt, das bei dem geringen Weinbau in Flandern auch auf der Brügger Burg in beträchtlichen Mengen konsumiert wurde. Ihre Vorgänger, von denen ein Ritter Balduin von Leden bei Oudenarde unter Graf Balduin VIII. (1191—94) genannt wird, hatten als grutarii die Grutgerechtigkeit, d. h. die alleinige Herstellung der Grute, eines aus Sumpfpflanzen gewonnenen Malzsubstrats, in der Brügger Kastellanei zu Lehen bekommen. Jeder Eingesessene des Freienlandes, auch eine Stadt wie Aardenburg war verpflichtet, die Grute von ihnen zu beziehen oder Grutgeld zu zahlen[2]. Auf dieses Recht gestützt haben sie, als Brügge capetingisch war, einen merkwürdigen Prozeß angestrengt, der

---

[1] Cout. de la ville de Bruges I S. 517. Nach dem Verlust des Brügger Wechsels erhält er den zu Aardenburg, undatierte Urk., von Hardung gedruckt in der Historischen Zeitschrift Bd. 28 (1872) S. 351. Höhlbaum, Hans. U. B. I n. 862 Anm. 2 setzt sie irrtümlich zu 1280, wozu schon der Ausdruck pour l'occoison de nostre guerre nicht paßt, und was durch die St. R. 1299 völlig widerlegt wird. Im selben Jahre 1299 übertrug Guido am 8. August einen zweiten Wechsel an die Stadt Aardenburg, unbeschadet der Rechte „des Roger von Hertsberghe und seiner Erben, denen wir ihn übertragen hatten, bevor wir ihn den genannten Bürgern verkauft und übertragen haben." — Ein häufig genannter Brügger Bürger, Jan de Hertsberghe, 1294—98 Schöffe, Inv. I n. 80, Leliaert, Compte S. 8 u. 16, hat offenbar nichts mit dem Adelsgeschlecht zu tun. Als Poorter übernimmt er einen Teil des Mauerbaues wie jeder andere auch, St. R. 1297 — Inv. Intr. S. 342.

[2] Vgl. Gheldolf IV n. 47. Doch löst Aardenburg das Recht alsbald ab, Warnkönig II 2 n. 134: Jus illud — — prohibendi vel defendendi, nequis — — grutam faceret. Auch Damme besitzt im 14. Jahrhundert ein eigenes Gruthaus, Hans. U. B. IV n. 384 Anm. 1. Über die Natur der in Flandern vielgenannten Grute hat mich Prof. Aloys Schulte in liebenswürdiger Weise aufgeklärt.

am 29. Nov. 1298 entschieden wurde. Sie machten geltend, daß der Detailverkauf deutschen und englischen Bieres außer zur Meßzeit untersagt würde, weil es nicht mit der Grute des Gruthauses hergestellt sei. Die Stadt Brügge nahm die Klage auf, da sie bremisches und englisches Bier aus den Schenken nicht verbannen konnte. Der französische Statthalter, der tüchtige Connétable Raoul von Clermont, Herr von Nesle, hat dem Ritter in der Tat eine Abgabe von dem fremden Bier zugestanden; nach Wiederkehr friedlicher Zustände sollte die Stadt ermächtigt sein, den mittleren Betrag von fünf Jahren mit dem dreißigfachen Werte einzulösen.

Offenbar im Einverständnis mit Gedulf hat die Familie Woestine-Ghistelles zu gleicher Zeit einen Prozeß anhängig gemacht. Zweifellos wollten die Feudalherren für die Unterstützung Philipps des Schönen ihren Lohn in klingender Münze sich sichern. Der Connétable hat auch hier einen Vergleich zustande gebracht und der Stadt Brügge Ablösung des Anspruchs auf 2 s. par. für jede Tonne oder Pipe Rheinwein, die in Brügge verkauft wurde, mit einer ewigen Rente von 100 lb. par. jährlich oder 1600 einmaliger Zahlung auferlegt. Das Urteil fiel also für Brügge wesentlich günstiger aus als im Gruthausprozeß, und die Stadt hat sich beeilt, die ganze Ablösungssumme mit 2000 lb. kleinen Turnosen zu begleichen[1].

Wie die Brügger Einrede lautete, und worauf sich der Anspruch formell stützte, wissen wir nicht. Er hängt wohl mit der Zoll- und Wagegerechtigkeit zusammen, welche die verschwägerten Familien Ghistelles-Woestine besaßen. Als 1180 der Sinkfalzoll von dem Großen Brügger Zoll getrennt wurde, wenn nicht schon früher, sind sie in seinen nur noch durch einige Renten belasteten Besitz gekommen. Der Kleine Zoll, der den Wochenmarkt betraf, war anfangs gleichfalls in den Händen eines der Ihrigen, des Seuhiere van Zomerghem, Sohn Philipps von der Woestine, doch wurde er 1293 für 2900 lb.

[1] Die Urteile bei Gheldolf IV n. 30, 31, vgl. eb. S. 80. Der Rentenzinsfuß ist zu $6^2/_3$ % angesetzt. — 2000 lb. kl. Tur. = 1600 lb. par., da sich par.: tur. wie 4:5 verhalten.

art. von der Stadt käuflich erworben[1]. Den Rittern Johannes von Ghistelles, Herrn zu Vormezele, und Wulfard, Herrn von der Woestine, galt daher auch die Mission Hermann Hoyers. Sie verbrieften damals 1252 feierlich die Herabsetzung des Marktzolls von 6 auf 3 d. nicht nur in der Zollrolle selbst, sondern in einem besonderen Schreiben. 1280 forderten die Herren gleichwohl den verpönten Satz von 6 d. wieder[2]! Auch die älteste Kaufmannswage war im Besitze der Ghistelles. Sie hatte noch mehr Anlaß zu Streitigkeiten gegeben. 1272 ließ sich ein Brügger Poorter, erfinderisch wie so viele seiner Klassengenossen in der Erschließung neuer ergiebiger Geldquellen, das Hebegeld zu Lehen übertragen[3]. Es war eine Abgabe für das Aufsetzen der Waren, das er durch zwei Wägeknechte besorgen sollte. Danwilt indessen und Genossen, Peter Bonin und Alard Lam, gleichfalls aus reichen und angesehenen Geschlechtern, hatten die freiwillige Zahlung in eine obligatorische umgewandelt und das Hebegeld auch auf Eisen, Käse, Talg (sui), die offenbar auf Separatwagen gewogen wurden, ausgedehnt. Durch den Landesherrn wurde ihnen das Handwerk auf Beschwerde der auswärtigen Kaufleute indessen bald gelegt (1279). Damit waren freilich die Mißstände noch keineswegs alle beseitigt. Es handelte sich vornehmlich um Abschaffung der Schnellwage, des Punder, und Einführung der Schalenwage, bei der man die Willkür des

---

1 Inv. I n. 69, vgl. auch Gheldolf IV n. 24—26 und eb. n. 7. — Die Renten des Großen Zolls, Inv. I n. 5.

2 1252: Hans. U. B. I n. 435 1 D; n. 434. 1280: Gheldolf IV n. 19 undatiert, aber zweifellos vor 26. Aug. 1280, wahrscheinlich Frühjahr 1280. In n. 19 machen die Spanier den Vorschlag, ev. Damme aufzusuchen, am 26. Aug. wird das Privileg für Aardenburg erlassen, Hans. U. B. I n. 862. — Höhlbaum eb. n. 891 Anm. 1 irrt, wenn er die 3 und 6 d. als Wägegeld ansieht. Wenn die Spanier sich beschweren: Sachies, sire, con ne soloit prendre de nous de cascun marc que 3 denier, la ou on en prent ore 6 denier dou marc, so gilt das zweifellos auch von den Deutschen.

3 Gheldolf IV n. 9. — 25. Okt. 1272. Er hat die zwei Wägeknechte zu besolden et au peseur le sien au coust et as coustumes, con li a donne passe sunt dis ans. 1262 war also eine jetzt verlorene Wageordnung erlassen worden. — Für das Folgende vgl. eb. n. 12.

Wägers auszuschalten hoffte[1]. Auf eine Beschwerde, die Spanier und Zugewandte 1280 an Johann von Ghistelles und die Stadt Brügge richteten, war Abhilfe nicht erfolgt, so daß sie nunmehr Graf Guido um Verlegung des Stapels nach Damme oder sonst einen flandrischen Ort angingen. Ob Brügge sich für sie nicht bei Johann verwendet hat, weiß man nicht; der Ritter war der Stadt stets wenig gewogen[2]. Rechtlich konnte das Stadtregiment gegen die Feudalrechte nicht viel ausrichten, so tief auch die Folgen der Mißstände bei Zoll und Wage, also eben Sezessionsprojekte der Fremdkaufleute, das Gemeinwesen berührten; als endlich am 26. Mai 1282 die endgültige Regelung der Wageangelegenheit erfolgte, sind die Schöffen von Brügge erst an dritter Stelle nach Guido und dem Herrn Johann von Ghistelles herangezogen worden[3].

---

[1] Hans. U. B. I n. 891 Art. 1; — vgl. weiter unten. Hier sei nur ein Punkt noch erledigt. In dieser Urk. bezeugt der Herr von Belle den deutschen Kaufleuten die ihnen genehme Wägemethode. Sowohl Koppman, HR. I 1 S. 12, wie nach ihm Höhlbaum, Hans. U. B. I n. 891 eb. Anm. 1 und Gilliodts, cart. I n. 86 wollen „Ghestele" lesen. Man übersieht dabei, daß damit Herr Johann von Ghistelles sein eigener Gegner wird! Zweitens gibt das „deutliche" Belle vortrefflichen Sinn: es ist Ritter Siger (Sohier) von Bailleul, Marschall und Receveur von Flandern, Inv. I n. 42, 66.

[2] MG. SS. XVI S. 565_{21} Ann. Gand.: Semper civitati infavorabilis.

[3] HR. I 1 n. 23. Gheldolf IV n. 21.

[redacted]

13. Kap. Die Bürgerschaft.

1. Die Poorter.

a. Zur Stadtverfassung.

Im 13. Jahrhundert zerfällt die Brügger Bürgerschaft in zwei rechtlich wie tatsächlich völlig getrennte Klassen. Poorter und Ambochter, Vollbürger und Zünftler, stehen sich gegenüber. Wer mit seiner Hände Arbeit Brot erwirbt und mit Handwerkszeug hantiert[1], gehört einer Innung, Amt, ambocht, an. Neben dem gewerblichen Arbeiter wird auch der Kleinhöker zu diesen „Handwerkern“ im eigentlichen Sinne (manuoperarii) gerechnet. Die Poorter hingegen, die „Städter“ schlechthin, da die flandrische Stadt portus = Poort heißt, sind Mitglieder der Korporation der Brügger Kaufmannschaft, der Londoner Hanse. Sie haben die Regierung der Stadt in Händen. Aus den Hansen entnahm man im 12. Jahrhundert gewohnheitsrechtlich die Schöffen; im Januar 1241 wurde formell durch landesherrliche Verordnung Qualifikation zum Schöffenamt an den Besitz der Hanse geknüpft. Der Landesherr blieb wie bisher der einzige Wähler der nunmehr ein Jahr amtierenden Schöffen; war aber in seiner Auswahl an die Mitglieder der Londoner Hanse gebunden. Der Handwerker wurde ausdrücklich vom Schöffenstuhl ausgeschlossen, solange er nicht zur Hanse zählte[2]. Diese Klausel war aber

---

1 Maßgebend Recueil S. 390_{26}: Der Poorter, der nopt metter scare jof wiet mettem wietijsere, jof webbe, scert jof spoelt metter spoelwiele, zahlt 20 s. und verliert seine Londoner Hanse.

2 Insuper manuoperarius quicumque fuerit, nisi per annum et diem a manuopere suo se abstinuerit et Hansam Londoniensem sit adeptus, a nobis in scabinum eligi non debet, Gheldolf IV n. 5. — Über die Schöffen im 12. Jahrhundert vgl. Pirenne, Hanse S. 96.

bereits illusorisch, als sie in Kraft trat. Enthielt doch die Ordnung der Genossenschaft derartige Bestimmungen über die Aufnahme von Handwerkern und Kleinkrämern, daß sie de facto niemals zugelassen wurden. Zahlung einer Mark Goldes und Aufgeben des Handwerks auf ein Jahr waren feste Riegel exklusiven Kastengeistes. Die landesherrliche Einwirkung auf die Zusammensetzung des Schöffenkollegiums stand in Wirklichkeit übrigens noch weit hinter den gesetzlichen Befugnissen zurück. Abgesehen von ganz vereinzelten Fällen in Konfliktszeiten beschränkte der Graf oder sein Vertreter sich wohl regelmäßig auf die ihm von den abtretenden Schöffen präsentierten Persönlichkeiten. Die neuen Schöffen kooptierten ihren Rat und beide Kollegien hatten nun auf ein Jahr Justiz und Verwaltung der Stadt in der Hand; auch die Vertretung der Bürger und ihrer Interessen im Auslande fiel ihnen mehr und mehr zu, ohne daß sie viel vom Grafen behelligt wurden. Als dann der große demokratische Umschwung des Jahres 1302 stattfand, in dessen Verlauf Wählbarkeit des Ambochters zum Schöffenamt festgesetzt wurde[1], hat sich in der Praxis die aristokratische Zusammensetzung der Regierung doch wenig geändert.

Eben diese Verquickung des Hanserechts mit der Stadtverfassung bewirkte das zähe Festhalten an der Londoner Vereinigung zu einer Zeit, als ihre alte Bedeutung als Genossenschaft der Englandfahrer bereits in Abnahme begriffen war. Während des ganzen Konflikts mit England gegen Ausgang des 13. Jahrhunderts sind Aufnahmen erfolgt; soweit wir sehen können, zuletzt 1299. Dann fielen ihre wirtschaftlichen Vorrechte, nach denen der Handel in England und jenseits der Maas nur Hansebrüdern freistand[2], als Johann von Namur am 1. Aug. 1302

[1] Gheldolf IV n. 41, B § 18 (66) Dritte Keure von Brügge, gegeben 4. Nov. 1304: Vort — — dat een schepen steerft, dat scepenen ghemeenlike macht hebben, enen andren te kiesene — — — es hi ambachtre onder d'ambochters, es hi poortre onder die poorters.

[2] Auch das Gewerberecht nimmt vielfach Rücksicht auf die Hanse. Man stellt den Poorter als Arbeitgeber dem Ambochter gegenüber. Rechtsübertretungen des Poorters werden daher nicht selten mit Verlust der Londoner Hanse bedroht, so Recueil S. 390_{26}.

[redacted]

unmittelbar nach Kortryk dem siegreichen Demos jedes Gewerbe freigab[1]. 1304 findet man zuletzt eine Spur von der Hanse, diesem alten Palladium der schöffenbaren Bürger[2]. Alsbald hat man die Bürgerschaft sehr kompliziert gegliedert, was wir hier nicht weiter verfolgen; die Poorterie blieb aber weiter an der Spitze. Nicht ohne Absicht wählte sie den Platz für ihren stolzen Bau, die Poorters-Loge, gegenüber dem Zollhof der Ghistelles, der jetzigen Stadtbibliothek. Der Fremde, der auf dem Wege vom Swin hier vorbeipassierte, sollte gleich inne werden, welch ein Reichtum bei den Brügger Geschlechtern heimisch war.

Die enge Verbindung der Vollbürgerschaft mit der Korporation der Englandfahrer legt bereits nahe, die Poorter als Träger der wichtigsten Handelszweige, Wolle, Wein und Getreide, anzusehen. Wir können ihren wirtschaftlichen Verhältnissen aber noch näher beikommen. Natürlich gibt es unter der Körperschaft von etwa 1000 Personen mehrere Kreise, die sich durch Erwerb und Lebenshaltung voneinander abheben. Es gilt, sie einzeln aufzuzeigen.

b. Die Notabeln.

Am 19. Dezember 1298 ordnete eine Versammlung Brügger Bürger an ihrer Spitze der Bürgermeister Jakemes van Groendike nebst 12 Schöffen und zehn Räten oder Geschworenen die Vermögensverwaltung und einige andere Punkte neu. Außer beiden Kollegien bekräftigten noch 55 Bürger das Dokument mit ihren Siegeln, nicht kraft eines Amtes, sondern lediglich als angesehene und gewichtige Persönlichkeiten oder als Angehörige eines der führenden Geschlechter. Diese 78 Notabeln verteilten sich auf 45 Familien, von denen mehrere wie die Bonin mit

---

[1] Gheldolf IV n. 35.

[2] St. R. 1304 — cart. I n. 145: Den visschers bi burchmeesters van der hanse 20 lb. Die Bürgermeister sind natürlich die städtischen. Hier scheint es sich um Bezahlung einer Restschuld durch die Stadt zu handeln.

sechs, die Calker und Hoft mit fünf, die Alverdoe mit vier Gliedern vertreten waren[1].

Nicht unwesentlich ist ihre Siegelführung. Während sich die Mehrzahl schon Wappen zugelegt hat, führen acht, zu vier Familien gehörig, noch schlicht ihr Handelszeichen. Weitere zehn Personen werden genannt, die 1302 Wolle in Beträgen von 2 bis 92 Sack als ihr Eigentum auf Lager haben[2]. Hinzu tritt Jan Danwilt, der 1302 im Gegensatz zu ihnen die Popularpartei ergriff und mit Wolle für irgend welche Verluste entschädigt wird. Beide Gruppen gehören nachweisbar durchweg ersten Geschlechtern an, von denen die Bonin, Calker, Cortscoeve, die hier ihren Namen zu Courtegarbe umgestaltet haben, Danwilt, Hoft, Grant, Dop, van der Matte, van Curtrike genannt sein mögen. Möglich, wenn auch unwahrscheinlich wäre es immerhin, daß die Wolle nicht im Handel erworben wurde, sondern von der Schur eigener Schafherden auf flandrischen Weiden herstammte. Einer der Wollbesitzer, Peter Heldebolle, wird in der Tat als Eigentümer von 70 Schafen bezeichnet[3]. Sonst freilich lehnt sich alles gegen diese Annahme auf. Durchmustern wir die Nachrichten über Brügger Englandfahrer wie über Brügger Kaufleute in Westfrankreich und auf den flandrischen Messen, so stoßen uns hier wie dort dieselben Namen auf, die damals in Brügge und über die Stadtgrenzen hinaus einen gewichtigen

---

[1] Inv. I n. 113, Gheldolf IV n. 32, Gilliodts zählt im Inv. versehentlich 12 Räte. Die Urkunde ist französisch abgefaßt; die vlämischen Namen sind bisweilen dem Wortsinn nach übertragen. Ihrer politischen Gesinnung nach haben wir es hier so ziemlich mit der Gesamtheit der französischen Partei, den Leliaerts, den maiores et ditiores des Genter Mönchs MG. SS. XVI S. 563_{89}, 570_{30} zu tun. — Daß zu den Leliaerts nicht alle Poorter gehören, zeigt u. a. deutlich die Stelle eb. S. 595_{46}: Liliardi, burgenses (= Poorter!), mangones, carnifices, piscatores usw.

[2] Compte S. 2 und 9, dazu Clays Calkers Lammwolle, von der für 360 lb. konfisziert wird. Colin van der Berst 1298 nicht mitgenannt und Symoen Bernards; für diese Familie hatten 1298 Wilhelm und Paul Bernards gutgesagt. — Jan Danwilt, Compte S. 3.

[3] Eb. S. 77.

[redacted]

Klang hatten. Schon früh setzt die Überlieferung ein: 1225 hatte Johann Bonin von Brügge zu Lynn ein Schiff mit Getreide beladen[1], und zu derselben Familie gehörte Jakob, dem am 24. September 1279 auf Bitte Herzog Johanns von Brabant von der Kanzlei Eduards I. von England Handelslizenz erteilt wurde. Peter Bonin hatte 1274 Freibriefe im Besitz, die nach König Heinrichs III. Verfügung für ihn und seine Handelsangestellten Freiheit von Zoll und Mauergeld gewährten. Er wurde als Königlicher Kaufmann und naturalisierter englischer Untertan behandelt. Seinen Handel sollte auch keine Ausweisung der Flandrer, von der ihn sein Privileg ausdrücklich ausnahm, schädigen[2]. 1229 wurden dem Balduin Wandelard und Johann Deken vier Tuchpacken, die in einer von Cornwallis segelnden Kogge zu Portsmouth arrestiert waren, zurückerstattet[3]. Beide Familiennamen finden sich 1298. — 1292 waren fünf Brügger Kaufleute in England geschädigt; sie einigten sich auf zwei Bevollmächtigte, die ihre Sache führen sollten[4]. Ihrer zwei gehörten dem Geschlecht der Alverdoe an, ein dritter nennt sich Wilhelm del Espeye und stand mit den Brügger Familien Tolnare, Dop und Rinwich in verwandtschaftlicher Beziehung[5]. Johann Cristyn ist möglicherweise mit Crestien Legrans in Verbindung zu bringen, der 1270 der Gräfin 1265 lb. 5 s. 5 d. st. für die von ihr beschlagnahmte Wolle zahlen konnte. Ein Brügger desselben Namens war schon 1205 in der Englandfahrt tätig[6]. Vier Brügger

---

1 Pat. Rolls Henry III 1 S. 504.

2 Pat. Rolls Edward I 1 S. 326 und S. 55; die Regesten lesen irrtümlich Bouyn.

3 Close Rolls Henry III 1 S. 278. Der zudem noch genannte Clemens S. Clemens' scheint der Kaufmannsdiener zu sein. Deken wie öfter le Doye genannt.

4 Pat. Rolls Edward I 2 S. 489.

5 Codex Dunensis n. 213 hrsg. von Kervyn de Lettehove, Collection des chron. belges inédites. Brüssel 1875.

6 Hardy, Rot. Litt. Claus. I S. 45; auch Delepierre S. 62. — 1251 geht Raven Danwilt nach England, cart. I n. 58. — Kateline, Ww. Poels de le Mote zu Rocksburg (Schottland) oben S. 70 und Anhang II. n. 24.

waren Handels- und Reisegenossen von Piacenzer Kaufleuten. Ihr Schiff, der St. Nicolaus von Brügge, nahm Kurs auf die Küste von Sussex, wo sie zu Codyng bei Pevensey ö. Beachy Head angefallen wurden[1]. An ihrer Spitze stand Lambert Tolnare, eine wohlbekannte Persönlichkeit. Mit Nicolaus Walker zusammen vertrat er 1282 die flandrischen Kaufleute bei der Wagekonvention mit Deutschen und Spaniern; politisch war er einer der bestgehaßtesten Vertreter des unbeschränkten Schöffenregiments (1280)[2]. — Zunächst reißt auch für das 14. Jahrhundert der Faden nicht ab: 1316 war dem Simon van Artrike von Holländern ein Schiff mit Wolle genommen; ein Gillis desselben Namens hatte ähnliche Klagen vorzubringen. Georg Scotelar ließ sich 1302 einen Freibrief ausstellen für Weintransport von der Gascogne nach England, und Jakob Scotelar bewarb sich 1314/15 um Lizenzen bei Eduard II[3]. Das führt uns auf einen weiteren lukrativen Erwerbszweig der Brügger: Man kaufte in Westfrankreich Wein ein, um ihn in Brügge verzapfen zu lassen. Als man 1302 auch das Eigentum der französisch gesinnten Leliaerts in den Schankkellern konfiszierte, waren wiederum die Calker, Dop, Curtrike u. a. die Besitzer[4]. Selbstverständlich standen die Herren nicht selbst am Zapfen, ebensowenig wie Graf Guido, der im übrigen den Betrieb von Gastwirtschaften und Handel keineswegs verschmähte[5].

Des weiteren können wir den Brügger Genealogen auf unseren Anhang verweisen: Er wird dort in den Meßbriefen zu

---

[1] Pat. Rolls Edward I (8. Mai 1299) 3 S. 462.

[2] H R. I 1 n. 24. — Gheldolf IV. n. 14 (Schluß).

[3] Inv. I n. 266. — CRH. 2 XII (1859) n. 58 S. 45. — Michel I S. 143. — Pat. Rolls Edward II 2 S. 85 und 210.

[4] Compte S. 83; es heißt onder Clays Calkers oder in ser Gillis Dops straetkin oder direkt kelnare.

[5] Cout. de la ville de Bruges I n. 16 S. 261: Demande est, se uns sires d' une boene vile u sa gent puent tenir taverne et hanter toute marchandize en ladite ville, comme il ne le fisent onques se puis un an non en encha. — Das Rechtsgutachten sprach darauf dem sire (Guido) das Recht zu, doch „hat er die Abgaben auf die Ware zu zahlen wie die anderen Kaufleute".

[redacted]

Ypern eine ganze Reihe der klangvollsten Brügger Namen wiederfinden; handelsgeschichtlich ist damit zur Evidenz belegt, daß die Walker, Dop, Lam, Bonin und wie sie alle heißen, von 1251 bis 1291 auf den Landesmessen hantierten und den Yprer Tuchern Wolle verkauften.

Weiten wir dieses Resultat gehörig aus, da sich denn auch die Bevölkerung einer modernen Handelsstadt theoretisch nicht auf wenige Handelsartikel, etwa Baumwolle und Tabak, festlegen ließe, fügen wir also namentlich Getreide und Tuche hinzu, so ergibt sich, daß während des 13. Jahrhunderts der Warenhandel in den ersten Kreisen der Brügger Bürgerschaft eine sehr bedeutende Rolle spielte. Aber wir werden eine rückläufige Bewegung nicht verkennen können. An der Jahrhundertwende blickte Brügge auf eine dreißigjährige, nur durch kurze Pausen unterbrochene Periode von englisch-flandrischen Wirren zurück; eine ganze Geschäftsgeneration hatte nichts als Plackereien, Widerwärtigkeiten, auch völlige Sistierung des Aktivhandels im maßgebenden England erlebt. Als man 1302 die Wollspeicher der Leliaerts ausräumte, war Brügge durch mehr als vier Jahre hindurch fast eine französische Binnenstadt gewesen und hatte Gents und Aardenburgs Begünstigung durch Eduard I. von England und Graf Guido mit ansehen müssen. Damme war durch die Gräflichen besetzt und befestigt, und in Gent wurde die dadurch erfolgte Absperrung Brügge vom Swin und der See als besonderer Grund des Hasses der Brügger meliores gegen das Haus der Dampierres angegeben[1]. Somit ist es nicht verwunderlich, daß bei diesen Zeitläuften den Leliaerts — und das waren, wie Jan Danwilts Stellungnahme beweist, doch nicht alle Handelsherren — nur 291 Sack und 2 Poken Wolle beschlagnahmt werden konnten. Gehörten ihnen davon zweifelsfrei 260 Sack, so würde sich das darin einschließlich Clays Calkers Lammwolle von 360 lb. angelegte Kapital auf etwa 5800—6200 lb. belaufen und sich gegen die 13936 lb. 10 d. leidlich behaupten, die Summe sämtlicher Einkünfte, Renten und Habseligkeiten, die bürgerlichen

[1] MG. SS. XVI S. 561$_{8}$ und $_{39}$ f.

und adligen Franzosenfreunden 1302 konfisziert worden sind[1]. Blickt man eben auf die vorausgegangene Krisis des Brügger Außenhandels, so werden diese Wollsäcke, zumal die Einfuhr vom Jahre 1302 noch gar nicht eingetroffen sein konnte, nur noch Restbestände einst größerer Läger bedeuten.

Unter dem andauernden Druck auf den Auslandshandel war man immer mehr dazu übergegangen, dem Warenhandel sein Geld zu entziehen und es in irgend einer anderen Form zu verwerten. Eigentliche Kreditgeber und -Vermittler, berufsmäßige Bankiers waren vornehmlich die Burses, van der Buerze, wie die vlämische Schreibart will[2]. Bekannt ist Robert wegen seiner Geschäftsverbindung mit dem Lübecker Rat und dessen Bevollmächtigten Mornewech; anderseits hatte er Beziehung zu der bedeutenden Pariser Firma Albizzo und Musciatto Franzesi.

Flüssiges Kapital wurde im Mittelalter stets eifrig umworben, und die Brügger Geldbesitzer haben davon nicht wenig profitiert. Das eigene und das holländische Grafenhaus, Abteien und die Stadt Brügge kamen häufig mit der Bitte um Kredit und überließen ihnen käuflich oder pachtweise nutzbare Rechte. Der Zoll von Dordrecht und die Münze von Valenciennes und Aalst sind an Brügger Notabeln übergegangen. Vor allem aber fanden sie in ihrer Vaterstadt selbst reichlich Gelegenheit zur Investitur ihrer Gelder. Das allgemein übliche System, Steuern und Einkünfte in Pacht, öffentliche Arbeiten in Enterprise zu vergeben, ließ sie an Hallen, Schmelzkammer, Krahn und Handwechsel ebenso wie an den Akzisen verdienen[3].

Daher kamen den ersten Kreisen auch neue städtische Bauten und Anlagen sehr gelegen. Die Stadtbefestigung von

---

1 Angenommen ist, daß der Sack Wolle 20—22 lb. kostete, was nach Compte S. 9 berechtigt ist.

2 St. R. 1331—32 (vlämisch) — cart. I n. 287; gesprochen Bürse, lat. de Bursa. — Vgl. Ehrenberg S. 447; Lüb. U. B. I 1 n. 553, 554; Saint-Génois n. 604; cart. I n. 134.

3 Die Belege sind so zahlreich aus den reichhaltigen Quellen zu erbringen, daß eine Aufzählung im einzelnen unnötig erscheint; für die Stadt Brügge vgl. vor allem die St. R. in cart. I, für die Beziehungen zu Holland oben S. 76.

[redacted]

1297 rief eine rege Beteiligung der Geldleute hervor; außer vielen kleinen Anteilen haben sich besonders Colard Alverdoe und Johann Grant, Colard Cortscove, Johann van Curtrike betätigt. Ebenso wurde der Bau der neuen Halle einem Konsortium von fünf Personen übertragen[1]. Wir werden wohl nicht fehlgehen, wenn wir die rege öffentliche Bautätigkeit der Stadt in den beiden letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts — Wasserhalle, Mauer-, Kanal- und Deichbauten — auch auf das Anlagebedürfnis der patrizischen Gelder zurückführen.

In der seit 1270 einsetzenden Handelskrisis mußte Grundbesitz und Rentenkauf in erhöhtem Maße die Anziehungskraft auf das Brügger Handelskapital ausüben, die sie stets im Mittelalter und nicht wenig in der Neuzeit besessen haben. So finden wir denn sämtliche Poorter, die im Wollhandel (1302) anzutreffen waren, im Besitze von Renten und Gütern wieder. Wir sind hier keineswegs nur auf Namensgleichklang angewiesen; die Stadtrechnungen ermöglichen den Nachweis für jeden einzelnen. Man staunt, wenn man die lange Liste von Dörfern und Ortschaften in der Brügger Gegend durchgeht, deren Insassen nach Brügge zu zinsen hatten. Es ist außerordentlich bezeichnend, daß dieses Moment das einzige ist, das im Wandel der wirtschaftlichen Verhältnisse Brügges allein stabil geblieben ist: Noch heute wohnt die Mehrzahl der Grundeigentümer der flandrischen Ebene zwischen Yser und Braakman in Brügge[2]. — Vielfach werden Abgaben von Polderland gezahlt, und die Einpolderung konnte in der Tat bei der Fruchtbarkeit des gewonnenen Terrains eine ebenso reichliche wie dauernde Einkommenquelle bedeuten. Auch große Torfstiche, Schafweiden, Ziegeleien und Fischereirechte gehörten Brügger Poortern[3].

---

[1] St. R. 1284 — cart. I n. 92. — Für die Stadtbefestigung vgl. Inv. Intr. S. 342 ff.

[2] Blanchard S. 316.

[3] Noch heute trägt z. B. der Mettenyepolder bei Nieuwvliet den Namen eines Brügger Geschlechts. — Torfstiche, Compte S. 15, 16. — Die Schafherde von 70 Stück ob. S. 189. — Die Ziegeldecker liefern 60000 Ziegel ab, die Clays Heldebolle gehören, Compte S. 39.

Gegen diesen ländlichen Besitz steht die Rente und Hausmiete von 388 lb. 14 s. 4 d., die 1302 innerhalb der Stadt beschlagnahmt wurde, in einem gewissen Mißverhältnis. Draußen vereinnahmte die Stadt an Stelle der verfehmten Leliaerts 13547 lb. $6^1/_2$ s., wozu der Landadel doch nicht allzuviel beisteuerte. Wahrscheinlich, daß die französische Partei vorzugsweise unter denjenigen ihre Anhänger fand, die sich auf den Erwerb ländlicher Liegenschaften und Nutzungen legten. Auch standen die Logierhäuser, die Hostels, 1302 beim Ausbleiben der fremden Kaufleute sicherlich leer[1].

Unsere Quellen würden uns instand setzen, den Geschäften der Brügger Aristokratie noch weiter nachzugehen; doch liegt ein tieferes Nachschürfen der Brügger Lokalgeschichte ob[2]. Wir begnügen uns mit der Feststellung, daß um 1300 ein Kreis reicher Familien vorhanden war, die den Grundstock ihres Vermögens dem Handel verdankten. Den Reichtum ziffernmäßig festzulegen, gelingt freilich hier ebensowenig wie anderswo für diese frühe Epoche. Man kann noch an den hohen Zensus der Bürgerkavallerie erinnern, und aus den überkommenen Testamenten seien die zweier städtischer Syndici, Nicolaus van Biervliet, Vater und Sohn, herausgegriffen als beachtenswert für die Lebenshaltung eines reichen Brügger Hauses. Auch sonst sind es nicht uninteressante Persönlichkeiten: Biervliet der Ältere, Magister, war in die politischen Kämpfe des Jahres 1280/81 verwickelt. Vertreter des eigenmächtigen und eigennützigen Stadtregiments,

---

[1] Ein berufsmäßiger Mietsherr für kleine Leute bei Saint-Génois n. 735. — Erhöhung des Grund- und Hauszinses (alle hofsteden, lieghende binnen der scependomme van Brucghe, bede behuset endonbehuset) muß bis zur demokratischen Bewegung von 1302 in bedenklichem Umfange versucht sein, da des Johann von Namur populares Privileg vom 1. Aug. 1302 sie gänzlich für alle Folgezeit untersagte, sogar für den Fall, daß Meliorationen (no bi machene jof bi timmere daer op, no bi eeniger andere redene) vorgenommen würden. Gheldolf IV n. 35. — Ganze Straßen nennt man nach den Besitzungen der Vornehmen, Inv. Intr. S. 440.

[2] Es wird das Gesagte nur bestätigen, wie sich aus dem sonst noch gesammelten Material ergibt.

[redacted]

war er im Gefolge des Grafen Guido und als Mitglied seines Rats wohl der eigentliche Autor der zweiten reaktionären Stadtordnung von 1281. Sein und seines Sohnes Testament geben ein vortreffliches Bild von der Habe eines Brügger Patriziers. Soweit man dem Vermögen des älteren Nicolaus in Zahlen beikommen kann — der Wert der zahlreichen Immobilien, Grundstücke usw. ist zumeist nicht angegeben — belief es sich auf 3639 lb. flandrisch (1293). Sein Silberzeug, zum Teil vergoldet, repräsentierte 400 lb. Anderseits besaß die Bibliothek dieser studierten Biervliets medizinische, grammatische und dialektische Werke[1]. Der Reichtum anderer Familien, die mehr im Erwerbsleben standen, war sicherlich noch beträchtlicher: Von dem gefangenen Franzosenfreund Alard Lam haben die Popularen fast 2000 lb. Lösegeld erpreßt[2]. Lächerlich freilich ist die Anekdote, daß die Gemahlin Philipps des Schönen bei ihrem Besuch in Brügge sich unter 600 Königinnen versetzt glaubte. Man gebe sie endlich der verdienten Vergessenheit anheim.

c. Brauer, Tucher, Wandschneider.

Dem Ringe der Notabeln folgt das Gros der Poorter, noch etwa 800—1000 Köpfe stark. Hier werden wir dieselben Geschäftszweige nur weniger kompliziert wiederfinden. Vor allem mußte der Brügger Kaufmann den Kommissionär des Fremden abgeben, was bekanntlich nicht die schmalsten Gewinne abwirft, ihn anderseits freilich in unerwünschte Abhängigkeit vom guten Willen des Commitenten brachte.

Zuvor sei der Handlungsgehilfen gedacht. Für den deutschen Seehandel des 19. Jahrhunderts läßt sich nachweisen, daß sie zum guten Teil aus dem Binnenlande und aus kleinen, vielfach ländlichen Verhältnissen stammen. In einer oder zwei Generationen arbeiten die Fähigsten sich zu Chefs von Handelshäusern

[1] Cron. et Cart. Dun. n. 1321: Legate in bar etwas über lb. 1609, Wertsachen 500, Rentenkapital 1530, den Rentenzinsfuß zu 10 % gerechnet. Das Testament des Sohnes eb. n. 1397.

[2] Compte S. 88 und 220.



empor, und führen so der Kaufmannschaft die notwendige Erwerbslust und Arbeitsfreudigkeit zu. Haben diese Reserven des Handels nicht auch den Rückgang des Brügger Aktivhandels aufgehalten? Durch 19 Yprer Meßbriefe kennen wir 15 valets oder clercs, die bei 11 oder 12 Prinzipalen arbeiten (1276—91). Während die Chefs durchweg zu den Notabeln von 1298 gehören, sind nur ein, höchstens zwei Kommis als Söhne dieser Geschlechter nachzuweisen. Vergeblich werden wir die Gehilfen später an der Spitze Brügger Firmen suchen. Die Gesamtlage des Brügger Außenhandels war zu ungünstig, und zu dem exklusiven Geiste der Vollbürgerschaft würde es wohl passen, daß man ihr Emporrücken möglichst erschwerte.

Wie wir eine Gruppe der Notabeln bezeichnen konnten, ohne freilich eine rechtliche Grenze gegenüber der übrigen Poorterschaft zu konstatieren, so haben wir wiederum innerhalb der Poorterie einige Kreise zu charakterisieren. In den Häusern der Vollbürger stehen die Braukessel der bedeutenden städtischen Bierproduktion. Neben der englischen und niederdeutschen Einfuhr schwerer Biere blieb das flandrische leichte Gebräu ein Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung. Schon zu Galberts Zeit wird das Haferbier, das Stadt- und Landbevölkerung produziert, erwähnt[1]. Die starke Genußsucht und die mäßigen Wasserverhältnisse riefen einen enormen Bierkonsum hervor. Das Braugewerbe ist denn auch so ziemlich das einzige, das im Laufe der Zeiten stets gleichmäßig in Brügge prosperiert hat.

Wenn man heute eine ganze Anzahl guter Mittelbetriebe in Brügge florieren sieht, so standen ebenso 1680 425 Braukessel bei den Bürgern, zumeist in besseren Häusern. Das Wasser entnahm man übrigens schlichtweg der Reye. Die Brauer

---

[1] MG. SS. XII S. 562_{25}: Si a cervisia conficienda cessarent tempore famis cives et incolae terrae. Nam ex avena panes fieri iussit. — Cervoise d'Ypres und flandrisches Bier, Schultz I S. 441 und 443. Brügger Bier wird den Dammer Schlagbaum- und Schleusenwärtern verabreicht, vgl. unten, ferner Hans. U. B. IV n. 384 und Anm. 1, 953 (1388) — vgl. auch Libell v. 284, weiter Gailliard S. 158 und Inv. I n. 431.

[redacted]

bildeten ihre eigene Genossenschaft; sie betonten wohl die soziale Kluft, die sie vom simplen „Lohnbrauer“ trennte, „der eigenhändig braut oder selbst auf dem Nacken das Wasser in sein Haus hinein- oder hinausgetragen hat“ [1].

In interessantem Gegensatz zu den übrigen flandrischen Tuchstädten steht Brügge als Wollplatz in bezug auf die Tucher. In Douai etwa rekrutieren sie sich aus den ersten Familien und haben ihren Sitz im Schöffenkollegium. Ihr typischer Vertreter ist Jehan Boine Broke [2]. In Brügge stehen sie eine erhebliche Stufe tiefer. Wir haben die Namen einer Tucherkommission von dreizehn Mitgliedern, die vor 1282 einen Entwurf zur Ordnung des Wollwerks anfertigten [3]. Keiner von ihnen gehört den ersten Familien an. Sie sind sich denn auch wohl bewußt, daß ihr Ansehen in Brügge geringer ist als anderwärts, und ihre Klage, „daß man uns mit unserer Tucherei nicht für voll ansieht“, lassen sie die Bitte an die Schöffen um Stärkung ihres Ansehens folgen. Pekuniär standen sie, soviel zu erkennen, bedeutend hinter den Notabeln zurück, waren andererseits aber etwas besser situiert als Krämer und Grauwerker [4]. Ihnen fiel vornehmlich der Verlag der Wollarbeiter und die Appretur der fertigen Tuche zu; aber ihre Genossenschaft brachte es nicht zu einer Monopolstellung, wie denn das Brügger Gewerberecht gemeinhin den Poorter und nicht den Drapenier als Arbeitgeber nennt [5]. Innerhalb der Tuchergruppe wollte man eine abnorme Ausdehnung des Verlagsgeschäfts nach Möglichkeit hintanhalten; der einzelne Tucher

---

[1] Hans. U. B. I n. 694, Middelburger Stat.: Conductivus braxator, qui in propria persona braxat vel proprio collo in domum suam vel ex ea aquam portavit. — Die biere oder servisia bei Gheldolf IV S. 88 Anm. 3.

[2] G. Espinas, Vierteljahrschrift II 1904 S. 34 ff. Broke ist übrigens auch Geldleiher, Haus- und Grundeigentümer. — Für Ypern Diegerick VII n. 56.

[3] Recueil n. 138 — S. 368.

[4] Vgl. ihren Anteil an der städtischen Anleihe, Compte S. 96.

[5] Eb. S. 368_{8} (Entwurf), 378_{22}, 384_{10} portersgoed, 387_{8}, 404_{20}, 425_{10}, 448_{7}, 449_{8}, 453_{11}, 531_{21} usw.

wurde daher in ziemlich enge Schranken gewiesen[1]. Sie vertrieben die Tuche im ganzen und besuchten die Messen. Detailverkauf, der Wandschnitt, war ihnen wie in Ypern zugunsten der allein berechtigten Wandschneider untersagt.

Auch beim Gewandschneider zeigt sich die eigenartige Struktur der Brügger Wirtschaft, diesmal gegenüber den norddeutschen Städten. Dort ist ihr Geschäft Einkauf ganzer Tuche auswärts, Ausschnitt derselben daheim. Diese doppelte Funktion läßt sie nicht selten in größere Handelsbetriebe hineinwachsen. Die kleinen und engen Verhältnisse übergeben ihnen eine bedeutende Rolle. Anders in Brügge. Hier fällt der Einkauf über See und Sand fort. Das Brügger Tuchgewerbe deckt ja, wie wir sahen, den Bedarf der eigenen Bürger nicht völlig; aber die Luxusstoffe in größeren Quanten haben die Notabeln an sich genommen, den Verkauf ganzer Tuche die Drapiers. So bleibt den Wandschneidern im wesentlichen nur der Ausschnitt auf der Brügger Halle. Man hat sie indessen nicht ausdrücklich von der Londoner Hanse ausgenommen, während der scepper und tellier[2], der das eigentliche „Schneidern“ besorgt, keinen Zutritt hat. 1284 erscheinen sie innerhalb der Poorterschaft organisiert und mit dem Monopol des Wandschnittes begabt[3]. Die einzelnen hatten auch hier nach gut mittelalterlicher Weise nicht viel Bewegungsfreiheit; niemand erhielt mehr als einen Standplatz, der auf sieben Fuß bemessen und jährlich mit 3 lb. bezahlt wurde. Man

[1] Eb. Sayetterie 1277—78 S. 350_{17}, der Poorter darf mit nicht mehr als vier oude ywande weben lassen, der Ambochter nur mit einem. — Ebenso im wullewerc, Gutachten der Drapeniers S. 368_{8}: Wille hie met (Text irrtümlich niet) me doen weven, so moet hi doen maken niewe ghewande te sirer orbare. Ghewan = weef getouwe, Webstuhl, Oudemans, Bijdrage tot een Middel en Oudnederlandsch Woordenbook.

[2] Frz. Stat. § 7: Saucuns a perdu sa droiture de la hanse, il ne le puet gaaignier fors en Engletière. Ce sunt li faites gens ki leur hanse ont et deviennent tailleur.

[3] Recueil S. 417_{8}. — Dem Ambochter steht der Wandschnitt nur außerhalb der Halle und in beschränktem Umfange zu. Recueil S. 379_{22}, 374_{15}; — für das Folgende vgl. eb. S. 418_{12}, $460_{3\text{ u. }6}$; cart. I n. 181 und 491.

[redacted]

unterschied zwischen denen, die Brügger Tuch schnitten, und den Verkäufern fremder Erzeugnisse. Diesen war nur noch der Vertrieb von gestreiftem einheimischen Stoff erlaubt. Die lakensnider oder meist einfach snede treten ihrer geringen Bedeutung gemäß denn auch in den Quellen ziemlich zurück.

Eine besondere Gruppe war die der Lynwaedsniders oder Lynwaden, wohl Verleger und Detailverkäufer der Brügger Leinenweber in einer Person.

Sehr freie Rechtsbestimmungen wurden für den Verkauf des Brügger Spezialartikels, der Hosen oder Strumpfhosen (cousen), erlassen. Weder war er einzelnen Interessentengruppen ausschließlich vorbehalten noch an einen bestimmten Ort, in eine Halle, verwiesen[1]. Wenn gelegentlich ein couscepper Aufnahme in die Hanse fand, so haben wir wohl darin einen Arbeitgeber von Hosenmachern zu sehen.

---

[1] Recueil S. 391_{14}, 411_{17}; dazu cart. I n. 85.

2. Die Ambochter.

Dem gewerblichen Unternehmer der Textilbranche stellen wir nunmehr den Arbeiter gegenüber. Der Teil der Brügger Bevölkerung, der sich mit Herstellung und Bearbeitung von Geweben befaßte, schied sich wieder in zwei ungleiche Gruppen, hier die Angehörigen des Wollwerks, dort Leineweber und Tapetenwirker. Der Leineweber, von keinem Wollenweber für voll angesehen, konnte bei der massenhaften Einfuhr bäuerlichen Leinens in der teuren Stadt nur in den kümmerlichsten Verhältnissen fortvegetieren; als 1297 Philipp IV. von Frankreich den Brügger Ämtern durch den Grafen St. Pol 1000 lb. überreichen ließ, erhielten sie nur 10 lb. 4 s.[1], die Tapetenmacher kamen dagegen mit 46 lb. unmittelbar hinter Wollwebern, Walkern und Scherern.

Das Wollwerk — so bezeichnete man mit einem bequemen Namen alle Verrichtungen zur Herstellung wollener Tuche — war wie in Flandern überhaupt so auch in Brügge das eigentliche Gewerbe. Ungerechnet der spät organisierten Wollschläger und der weiblichen Personen, die Zupfen, Kämmen und Spinnen der Wolle besorgten, sei es als Angehörige der Wollschläger

---

[1] St. R. 1297 — Inv. I S. 54 Anm. 1 — Gailliard S. 60 überliefert für sie den Namen vestenaren, da sie an der Umwallung wohnten; — s. auch S. 61 eb.; S. 69 nennt er bokraenwever, Weber von Steifleinen. — Auch die Bettziechenweber, tycwevers, 1318—19, cart. I n. 209, mit den lisecleetwevers, Tapetenwebern, zusammen aufgeführt, seien hier genannt. — Zu Oedelem, Syssele und Moerkerken wurde nach Gailliard eb. S. 61 der Flachs versponnen.

[redacted]

oder schon damals als Bewohner des platten Landes, sind Weber, Walker und Scherer die drei mächtigsten Ämter. Täuscht uns unsere Berechnung nicht, so machten sie etwa 76 % der zu den Ambochten gehörigen erwachsenen männlichen Bevölkerung aus, während sie 68 % aller erwachsenen Männer beanspruchten. Zogen die Ämter zu Felde, so trugen sie etwa zu 60 % die Lasten[1]. Dazu sind die verwandten, aber weit weniger zahlreichen und besser situierten Färber zu stellen.

Gemeinsam haben Weber und Walker, Scherer und Färber, daß weder Wolle noch Garn oder die fertigen Tuche ihr Eigentum sind. Das Material gehört dem Arbeitgeber, den das Recht schlechthin als Poorter kennt[2]. In der Wohnung des Webers wird das gelieferte Garn verarbeitet; auch Vorschüsse in Geld sind gang und gäbe. Dann sendet der Poorter sein Tuch zum Walker, läßt es beim Scherer scheren, und dem Färber endlich liefert er wohl den Farbstoff. Wird Tuch verdorben, so hat der Poorter gegen den Weber Recht auf Schadenersatz. Weber, Scherer und Färber liefern ihr Produkt dem Poorter ab; nur vom Walker wird es gleich dem Scherer übergeben. In scharfen Gegensatz zum Weber treten Walker, Scherer und Färber damit, daß sie den Vorteil fester Lohnnormierung haben, die das Stadtregiment festlegt[3]. Bei dem Weber hat niemand an dergleichen gedacht und denken können; an seinem Lohn sparte der Drapenier, wenn der Absatz stockte und die Preise der Tuche sanken. Wir sehen, es sind die Merkmale des Verlagsystems vorhanden; aber es wird dadurch modifiziert, daß dem Verleger eine Höchstzahl der Webstühle gesetzt ist. Die Betriebsform ist also unvollständig.

Es ist neuerdings mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß der niederländische Textilarbeiter des Mittelalters nicht schlecht-

---

[1] Vgl. oben S. 174 Anm. 1; 1302, Inv. I n. 161 stellen sie von 651 Pferden 394.

[2] Der charakteristische Passus Recueil S. 414_{21}: Elc man poorter — van sinen goede, die laken doet weven.

[3] Vgl. Recueil S. 414_{21}; 374_{1}; 448_{7}, 387_{8}, 479_{17}, 404_{29}, 531_{21}, 453_{11}, 506, 449_{8}, 373_{22}; 377, 380, 385, 368, 489.

hin als Proletarier angesehen werden könne. Immobilien und Renten sind in seinem Besitz nachgewiesen[1]. Gewiß war seine Lebenshaltung nicht schlechter als die eines kleinen Kundenhandwerkers oder Bauern. Als der Genter Mönch die Kämpfer von Kortryk — und ihre Kerntruppe stellte das Brügger Wollwerk — ausrücken sah, konstatierte er ausdrücklich, daß es keine Hungerleider waren, und freute sich ihrer trefflichen Bewaffnung. Auf die französischen Stadtmilizen, meinte er etwas großsprecherisch, sahen sie mit Verachtung herab[2]. Auch die Weberfamilie des Adrian von Ostade auf seiner klassischen Darstellung des Weberdaseins im Brüsseler Museum ist nicht verelendet. Die Behausung ist freilich recht einfach und bescheiden, und wer die entlegeneren Quartiere Brügges durchwandert, deren einfenstrige Häuschen so hartnäckig den Charakter der Vorzeit festgehalten haben, dem wird klar, welch geringe Ansprüche der gemeine Mann an seine Wohnung stellen konnte.

Eben weil die flandrischen Gewerbsleute nicht ganz in Armut verkamen, waren sie häufig genug zu Unruhen und Aufläufen geneigt. Verachtung gegen den Bauern, Haß gegen die regierenden Geschlechter verbanden sie mit einem lebendigen Bewußtsein ihrer korporativen Stärke: Sie wollen im Stadtregiment mitreden. So konnte Maerlant die Farben zu seinem düsteren Gemälde von Klassenhaß und -Gegensätzen unmittelbar den heimischen Zuständen entleihen; was er davon täglich vor Augen hatte, gab seinen kommunistischen Ideen stets von neuem Nahrung:

Twee worde in die werelt zijn
Dats alleene mijn ende dijn
Mochmen die verdrieven

---

[1] Des Marez, Organisation S. 206. — Einen genauen Einblick in einen Brügger Weberhaushalt gewährt cart. I n. 442. Es ist ein verheirateter „haussitzender" Mann. Eine große Kalamität ist es, daß wir über die „einlaufenden" Gesellen und ihre Anzahl nicht besser unterrichtet sind.

[2] MG. SS. XVI S. 567 30 f.: Homines fortes et bene nutriti ac optime armati.

[redacted]

Pays ende vrede bleven fijn
Het ware al vri, niemen eygijn
Manne metten wiven.

Zumal die zahlreichen schlechten Jahre, die um die Wende des 13. zum 14. Jahrhundert auf Flandern lasteten, taten das ihre, um Ruhe und Stetigkeit nicht selten von Brügge fernzuhalten. Gewiß ein bedenklicher Umstand für einen Handelsplatz, daß er in seiner Bevölkerung starke Elemente hatte, die diese Haupterfordernisse des Handels jeden Moment zu stören bereit waren.

Die übrigen Gewerbe standen sich wohl nicht unerheblich besser. Die massenhafte Einfuhr von Rohmaterial wirkte auf ihre Entwicklung günstig ein. Anderseits kam der Bedarf der einheimischen Tucherei hinzu. So konnten die Seifensieder den überseeischen Aschenimport nutzen und für die Liller und Yprer Tucher die Seife herstellen[1]. Den Kammachern hat Beaucourt noch im 18. Jahrhundert, als der letzte fortgezogen war, einen wehmütigen Abschiedsruf: Adieu kammemakers! nachgerufen.

Weiter finden wir eine bedeutende Lederbearbeitung. Man nutzt die Wollvliese und Häute aller Art, die im Swin einkommen. Der Gerber (hudevetter) stellt 1309 nächst Wollwerk und Maklern die meisten Geiseln; 1302 folgen sie mit ihrer Beisteuer von 184 $^1/_2$ lb. in geringem Abstand hinter den genannten[2]. Unter den Bearbeitern von Schaffellen unterscheidet man wieder swartledertouwers und witledertouwers nebst lammynwerkers (1318—19). Spanisches Leder für Tapeten verwenden die dobbeerers, gleichfalls schon damals erwähnt.

Vom osterschen Import profitierten einmal die Paternostermacher, die den Bernstein Preußens verwerteten[3], und anderseits die Kürschner, die sich in grauwerkers und wiltwerkers spalteten.

---

1 Gailliard S. 126. — Ein stattlicher Seifensiederbetrieb cart. I n. 442 (1391).

2 Warnkönig II 1 n. 70, von Gheldolf nicht aufgenommen. — Compte S. 92, 93: Weber 290, Walker 200, osteliers ende makelaers 200 lb.

3 Cart. I. n. 209, weiter II n. 935 (1434).

Ein recht wohlhabender Mann muß Heinrich le Baire, Lieferant des Grafen Robert gewesen sein[1].

Auf englisches Zinn weisen die Zinngießer, tenninstopmakers. Die bedeutend größere Rolle des Zinns bis ins 18. und 19. Jahrhundert ist bekannt; im Haushalt der Weber findet sich nur Zinngeschirr[2]. Sicher ist auch erst in Brügge viel spanisches Eisen zu Klingen und Rüstzeug verarbeitet worden.

Krämer und Höker stellt das Hanserecht zu den Ambochtern. Wir werden uns noch näher mit ihnen zu beschäftigen haben. Hier mögen noch einige Worte über die Handelshilfsgewerbe Platz finden.

Zunächst die sceplieden, die Schiffer. Um 1300, als uns die einzelnen Gewerbe deutlicher entgegentreten, ist längst alles, was der Seefahrt angehört, nach Sluis oder den anderen Swinorten verzogen. Der Brügger Schiffer ist der „Schutenmann"[3], der Leichterführer.

Seine Kollegen auf dem Lande, die Fuhrleute, treten gänzlich zurück. Man zieht den billigen Wassertransport vor. Brügge hat ja auch keinen großen Handel landeinwärts.

Legte die Schute am Reyeufer an, so besorgten Lastträger die Überführung in den Warenkeller. Ebenso wie der Schutenschiffer arbeiteten sie nach einem bestimmten Tarif (portaige)[4]. Am Krahn standen weitere Arbeiter, die kranekindere oder pijnres van Sint Jansbruge.

Eine bedeutende Spezialisation der Berufsteilung erforderte die Behandlung des Weins. Da waren zunächst die Weinmesser, den Kornmessern entsprechend[5]. Die wiintreckers oder sleiders überführten auf Schlitten den Wein in den Lagerkeller. Die Schröder unterschied man in die „Rheinischen" und Schröder schlechthin, in Kurzschröder und die weniger zahlreichen Lang-

---

[1] Saint-Genois n. 783, 852 u. ö.

[2] Cart. I n. 442 (1391).

[3] Hans. U. B. I n. 694: Nauta, qui scuteman dicitur.

[4] Hans. U. B. III n. 497, 2 (11) S. 257 (1360).

[5] Inv. I n. 161; S. 54 Anm. 1; Hans. U. B. III n. 480 A. 14; cart. I n. 209.

[redacted]

schröder, und endlich gab es noch die Küfer. Bei dieser Gelegenheit sei auf die eigentlichen Schenkwirte, die wyntappers, die für ihre oft sehr vornehmen Arbeitgeber den Ausschank betrieben, hingewiesen.

Für Waren, die von Brügge ausgingen, waren berufsmäßige Packer, balottenmakers, vorhanden. Der Zollkommentar des 14. Jahrhunderts kennt sie; aber schon der Verzollungsmodus für Tuch zu Damme setzt sie für 1252 voraus[1].

Auch das wichtigste Handelshilfsgewerbe, die Makler, mußte es sich gefallen lassen, als nicht hansefähig angesehen zu werden[2]. Schon die Konvention der Englandfahrer Yperns und Douais (1240) kennt den couretier; er erhält 3 d. für das verkaufte Tuch und soll mit 5 s. büßen, wenn er sich mehr zahlen läßt[3]. Um 1250 mögen sie sich in Brügge geregt haben. In den Wirren von 1281/82 hatte sowohl die Stadt Brügge wie die fremden Kaufmannschaften über ihre unerlaubten Machenschaften zu klagen[4]. 1285 sind sie bereits eine sehr kapitalkräftige Körperschaft. Dann wird 1293 ihr Anspruch, zu jedem Handelsgeschäft eines Bürgers oder eines Fremden hinzugezogen zu werden, rechtlich anerkannt. 1303 nennen sie sich „Nahrung oder Gesellschaft der Makler“, wollen also nicht mehr als Amt, ambocht, gelten. Wie gut sie verdienen, zeigt nicht nur das beständige Eindringen von Nichtflandrern, so sorgsam man ihnen den Zutritt zu verwehren sucht, sondern auch der Übertritt von 22 und 19 Personen, 1331—33, zu ihrer Genossenschaft, die auch nicht die hohe Gebühr von 3 lb. scheuen, mit der sie sich aus ihren bisherigen Verbänden lösten[1].

---

[1] Gailliard, Ambachten S. 191. — Reglement S. 85: Pacs of balen, ghemaect van packere van Brucghe, diere toe gheset syn. — Hans. U. B. I n. 432. — Hier sei Gillès de Pélichy, L'organisation du travail dans les ports flamands. Löwen 1899. genannt, der S. 72 ff. (partie spéciale) die verschiedenen Brügger Arbeitergruppen, speziell ein Statut der Schauerleute der St. Johann-Brücke von 1291 bespricht.

[2] Frz. Stat. § 7. — Im folgenden vgl. Ehrenberg.

[3] Varenbergh n. 4 S. 210.

[4] Hans. U. B. I S. 297 Anm. 1. — Daher die Bestimmungen des Aardenburger Privilegs eb. n. 862.

Wie war diese Entwicklung möglich? Die Beantwortung der Frage läßt bereits einen Blick tun in die Handhabung des Brügger Handelsbetriebes. Vergegenwärtigen wir uns, daß die Zeit jede Art von Reklame gar nicht kennt oder einschränkt. Die Stelle unserer Zeitungen, Annoncen, Offerten, Preislisten bleibt unausgefüllt; nur die Innungszeichen an der Haustür geben kund, wo ein Kundenhandwerker wohnt, und die Wirtshäuser haben ihre Ausrufer oder Flaggen zum Anlocken der Gäste. Die Muidener Hafenordnung verbietet dem Fährmann, auf einer Tafel „anzubringen oder zu sagen: Das beste Bier ist in dem Schiff wohin ich euch fahre". Auf der Brügger Halle darf niemand hinter seinem Tuchstand dem Nachbarn den Käufer ausspannen[2]; er soll warten bis der Kunde an ihn herankommt. Beim Hallen- oder Meßbetrieb, wo der Kauflustige die Waren auf Ständen oder in den Buden vor sich hatte, mochten beide Teile damit zufrieden sein. Wie aber beim Woll- oder Weinhandel, wenn die Säcke und Fässer in den Kellern der Hostels ruhten? Kam der Fremde an, so war er völlig unorientiert über den Bestand, die Preise, die Konkurrenz, selbst vorausgesetzt, daß er als gewiegter Kaufmann Recht, Usanzen und Sprache völlig beherrschte. Dabei mußte er doch die Waren vor dem Kauf besichtigen! Wenn heute noch jeder Wollballen vom Kap oder Buenos Aires um so und so viele kg differiert, so wollte damals, wo die Masse diesen Unterschied noch nicht wie heute ausglich, jeder Sack mit höchst mißtrauischen Augen auf Quantität und Qualität geprüft sein. — Da haben sich alsbald die „Macher"[3] eingestellt, die von allem und jedem Bescheid wissen und gegen ein gutes Trinkgeld die geschäftsabschließenden Teile einander zuführen. In dem übervölkerten Lande mochte mancher das Umhertreiben und Lungern auf Plätzen und Straßen dem Webstuhl vorziehen. Im Bewußtsein ihrer Unentbehrlichkeit schlugen sie durchweg auf die obrigkeitliche Taxe auf. Nach Pegolotti

[1] Cart. I n. 237, 241, 245.

[2] Recueil S. 391_{30}.

[3] F. Frensdorff, Der Makler im Hansagebiete. Festgabe der Göttinger Juristen-Fakultät für F. Regelsberger. Leipzig 1901. S. 255 ff.

[redacted]

gab man ihnen statt der tarifmäßigen 4 gr. tur. 50 % mehr für jeden Sack Wolle, um ihren guten Willen zu erkaufen. Ein trefflicher Vorwand war für sie das ständige Sinken des Münzwertes, das eine gewisse Erhöhung der Courtage in der Tat von Zeit zu Zeit nötig machte. So dringen sie auch in das Hallengeschäft, obwohl dort die Auslage der Ware ihre Mitwirkung eigentlich überflüssig machte. Die erste Courtagentaxe, 1282 den Fremdkaufleuten mitgeteilt[1], kennt noch nicht ihre Teilnahme am Tuchgeschäft; 1303 hingegen werden die gangbarsten Sorten aufgezählt, und vom Tuch, das man ellenweise auf der Halle kaufte, hatten sie pro Elle 1 d. fland. zu erhalten[2]. — „Makelaerdien" nahm man nun aber in Brügge auch bei jeder Vermittlung in Anspruch, ohne eigentlich berufsmäßiger Makler zu sein. Namentlich die Hosteliers waren die gegebenen Vermittler wie Kommissionäre ihrer Gäste[3]. Sie durften sich ihren Hausmakler halten, d. h. einen Lehrling zum Makler machen (bevryen), der dann nur für seines Herren Gäste die Geschäfte abschloß und an den Herbergswirt die Hälfte der Courtage abzuliefern hatte. 1309 erlangten die Deutschen, daß der Wirt für Untreue seines Gehilfen oder Gesellens, eben dieses Hausmaklers, haftbar gemacht wurde. So kommt es, daß die Hosteliers und Makler stets so eng verbunden auftreten, der Wirt als der wohlsituierte, auftraggebende Teil, der Makler als der unselbständige Angestellte[4].

---

[1] Stein, Privilegien S. 66 u. 130.

[2] Cart. I n. 140 — S. 104/05.

[3] Recueil S. 368_{20}, 378_{21} (1282), der Hostelier oder seine Boten haften für ihre Käufe. Hier liegt offenbar kein Kommissionsgeschäft (Handel in eigenem Namen, aber für fremde Rechnung), sondern Geschäftsführung im Auftrag der Gäste vor. Die dafür gezahlte Gebühr nannte man makelaerdie.

[4] Ehrenberg S. 433.

14. Kapitel. Hafen und Stapel.

1. Das Swin.

a. Topographie.

Die Hauptquellen, nach denen wir uns vom Brügger Seehafen, dem Swin, ein Bild machen müssen, gehören zwar dem 14. und 15. Jahrhundert an, ermöglichen aber mit dem, was wir sonst über diese bedeutendste Rhede des mittelalterlichen Nordeuropas wissen, ziemlich sichere Rückschlüsse. Einmal ist die Hafenordnung von Muiden, einem der vielen Lösch- und Liegeplätze, Sluis gegenüber, erhalten. In ihrer jetzigen Redaktion ist sie nicht vor 1441 geschrieben, weist aber viel ältere Bestandteile auf[1]. Zweitens gibt ein Aufriß des Zollrechts im Swin, den in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ein gräflicher Empfänger, Denijs Royer, verfaßte, indem er die große Zollrolle Gräfin Margarethas von 1252 ins Vlämische übertrug und seiner Arbeit zugrunde legte, reichliche Auskunft. Es ist das von uns schon oft zitierte „Reglement". Vergleichen wir seine Angaben mit denen der Rechnung, die der Hafenmeister Johann Lennoet 1279 niederschrieb[2], so sehen wir, daß das 13. Jahrhundert die späteren Verhältnisse im wesentlichen herausgebildet hatte, wie denn die Zollrolle von 1252 für den ganzen Verkehr durch die Jahrhunderte hindurch genügt hat. Endlich sind für die Swintopographie die bei Gelegenheit der Brügger Regulierungen des

---

[1] Die Hafenordnung nimmt Art. 79 auf die sentencie van Hesdin Herzog Philipps vom 5. Nov. 1441, cart. I n. 788, Bezug, kennt auch schon das burgundische Schloß zu Sluis.

[2] Cart. I n. 78. Er war balliu del hauwe.

16. Jahrhunderts angefertigten Karten mit Nutzen zu Rate zu ziehen[1].

Sehen wir uns zunächst das Swin an, wie es sich um 1300 etwa darstellte.

Genau Vlissingen gegenüber wirft die Flut bei dem heutigen Orte Breskens Wassermassen landeinwärts. Die Stelle ihres Eintritts bezeichnet man als „de vloee". Etwa bei Nieuwvliet biegt nordwestlich das Zwartegat ab, das den Wulpensand (ö.) vom Kadsand trennt. Nunmehr in fast südlicher Richtung vorstoßend, nimmt der Meeresarm das Wasser der Ostburger Zufahrt, bei Slepeldam das der Aardenburger auf. Vor Sluis gibt er einmal einen Teil seiner Wasser an ein breiteres Seebecken ab, das zwischen den Dünen von Knocke im Westen und der Insel Kadsand in die See übergeht; anderseits setzen zwischen Sluis und Muiden (heute St. Anna-ter-Muiden) seine Fluten in südwestlicher Richtung ihren Weg fort, bis bei Damme das Brügger Flüßchen, die Reye, einmündet. Schleusen wehren hier dem weiteren Vordringen des Seewassers.

Bis zum Ende des 12. Jahrhunderts hatten diese Wassermassen noch viel freier schalten können. Wulpen, der alte Streitsand des Gudrunliedes, und Kadsand waren frei von eingedeichten Flächen und an Umfang erheblich kleiner. Erst bei Ostburg und Aardenburg, dessen Umgebung nur Polderland aufweist, bekam man ständig festen Boden unter die Füße. Die Grundstücke um Lapsheure, das eigentlich Lap-scura (= Schorren, Schwemmland) heißt[2], westlich von Aardenburg, tragen sämtlich noch heute die Bezeichnung Polder. Ebenso traten an die Dünen von Knocke die Wasser weiter von Osten her heran. Auch hier läuft eine Polderkette von Norden nach Süden, um

---

[1] Vgl. die Erläuterungen zu unserer Kartenbeilage, ferner Gilliodts-van Severen, Bruges port de Mer, Ann. de la soc. d' Emulation pour l'étude de l'histoire . . de la Flandre. Ser. 5 Bd. 7. Brügge 1895. nach S. 24 und 187. Auch die Skizzen bei Sanderus vor S. 177 und 213 ergeben einiges. Zu meiner Freude konstatiere ich, daß Blanchard, Fig. 39 S. 192 und Fig. 40 S. 195 im wesentlichen mit mir übereinstimmt.

[2] Galbert MG. SS. XII S. 588_{40}.

bei Houcke, der „Ecke“, dem „Knick“, die Fahrtrinne nach Brügge zu erreichen. Die älteren Ansiedlungen Westkapelle und das schon von Galbert (1127) genannte Ostkerken halten sich wohlweislich von diesen Sumpfstrecken fern. Namentlich zur Winters- und Frühjahrszeit mußte das ganze Gebiet einem einzigen großen See gleichen. Erst die fortgesetzten Deichbauten und namentlich die Gründung der „Deichstadt“ Damme durch Philipp von Elsaß sichern das Binnenland vor weiteren Überschwemmungen. Seitdem gehen die Einpolderungen vorwärts, bis sie im wesentlichen nur die oben bezeichneten Wasserzüge freilassen. Seit Dammes Gründung (1180) konnten nach Brügge nur noch Schiffe gelangen, wenn sie durch die „grote speye“ von Damme geschleust wurden[1]. Von Damme bis zur Gabelung des Swin bei Sluis entwickelten sich seither auf einer 9 km langen Strecke noch vier Städte, Monikerede, das näher als das ältere Ostkerken an der Fahrt lag, Houcke, wo die erste bedeutende Erweiterung des Swin eintrat, endlich Muiden und gegenüber das jüngere Lamminsvliet oder Sluis. Zwischen Damme und Muiden wollte man auch Neudamme, die lübische Kaufmannsstadt, gründen. Kurz, wenn die Kogge von Sluis aus langsam ihren Weg auf Damme nahm, dann hatte sie steuerbord fast ununterbrochen die kleinen flandrischen Häuschen hinter ihrem Deich zur Seite.

Die älteste Bezeichnung des Meeresarmes, die sich bis in die Mitte des 13. Jahrhunderts erhält, ist Sinkfal[2]. Der zweite

[1] Über altflandrische Schleusen trefflich L. Deschamps de Pas, Ce que c'était qu'un overdrach? Ann. du Comité flamand de France Bd. VI 1861—62 S. 217 ff. — Wenn Gilliodts, Inv. Jntr. S. 466—70 um 1234 eine Kammerschleuse (écluse à sas) in Damme annimmt, so ist das Datum mehr als fraglich, der Ausdruck in einem besonderen Sinne zu fassen, vgl. unten. Dagegen hat zu Sluis niemals eine Schleuse die Fahrt aufwärts erschwert, und das Swin ist hier nach SW. keineswegs durch Schleusen abgeschlossen. Über die Swinorte gebe ich hier nur das Allernotwendigste, indem ich auf Stein, Privilegien S. 92 ff., Kießelbach, Grundlage S. 64 ff. und Häpke, Entstehung S. 65 ff. verweise.

[2] Stein, Privilegien n. III: In terra nostra (auf gräflichem Eigenbesitz) inter portum nostrum de Dam et Mudam usque Zinfal ex parte aque.

[redacted]

selbständige Bestandteil des Wortes ist offenbar -val, im Mittelalter stroom und demgemäß in den lateinischen Quellen fluvius benannt[1]. Sonst freilich ist die Etymologie nicht sicher. Seit 1250 etwa macht dieser Name der Bezeichnung Swin Platz, ein Ausdruck, der ursprünglich an einer Örtlichkeit 4 km südlich von Brügge haftete. Als Swin mochte man aber auch die Passage unterhalb Dammes — von Brügge bis Damme hieß das Wasser noch Reye — bis etwa nach dem späteren Sluis hin gelten lassen. Jedenfalls sind Sinkfal und Swin identisch, wie Maerlants, des Landeskindes Zeugnis: Zwene, dat tien tiden hied Sincval, beweist. Derlei Namensveränderungen treten ja an Küsten und Strömen häufig auf, zumal wenn es sich um ein kompliziertes System von Wasserläufen, Inseln und Buchten handelt, die sich ständig verändern und deren Nutzung daher selten stabil ist. Hier am Swin ist es um so weniger auffallend, daß die Brügger und Dammer Seeleute, seit 1200 etwa, den Namen ihres Wasserweges und ihrer bevorzugten Ankerplätze auf den gesamten Meeresarm übertragen. Wenn man auch den Gesamthafen als Swin kannte, so war es doch im eigentlichen Sinne eher das

---

1 Der fluvius Sinkfala ist nach den Leges Frisionum Westgrenze der Friesen, vgl. Richthofen II S. 54. Wulpen beanspruchen und behaupten aber auch die Grafen von Flandern. 1190 stehen die Wulpingi unter ihrer Botmäßigkeit, Warnkönig II 1 n. 45 § 15. Es ist eben strittiges Gebiet. — Vgl. ferner HR. I 2 n. 58 (1372): Up dem strome des greven van Vlanderen alse is dat opene van dem Swene. 1252 kennt die offizielle Sprache der Urkunden noch den Ausdruck Sinkfal, während er nach Maerlant, der zwischen 1230 und 1240 im Freienlande von Brügge, wenn nicht in Damme, geboren ist, in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts antiquiert ist. Der westliche Hauptarm auch la Mue bei Philipp Mousket, Hist. Reg. Francorum MG. SS. XXVI S. 749 v. 20943, und Swenesmuthe in den Ann. Winton. eb. XXVII S. 455 genannt. — Vgl. ferner Hist. Duc. Normanniae et Reg. Angliae eb. S. 709_{15}: Une aighe que on apiele la Roye, cela aighe vait de Bruges au Dam. — In Brügge selbst gab es ein „Wulpen“, an das die Wulpenstraße beim Dammer Tor erinnert, die zu 1297, Inv. Jntr. S. 388 und Anm. 1 und S. 420 schon bezeugt und ebenso auf Marc Gerards Stadtplan im Brügger archäologischen Museum verzeichnet ist. — Vgl. auch Häpke, Entstehung S. 79.

westliche Becken als die östliche Einfahrt. Für die Vlamen kam es aber wegen der England- und Rochellefahrt weit mehr in Betracht. Hier führte das Swin auch bedeutende Wasser; von der Plattform des Muidener Kirchturmes kann man das ganze ehemalige Bett übersehen und sich von den nicht geringen Entfernungen überzeugen. Noch 1519 war es an 600 m breit. Auch zwischen Sluis und Muiden ist ein gehöriger Abstand. Weiter aufwärts und im östlichen Arm nahmen die Fahrtrinnen allerdings sehr viel geringere Dimensionen an. Aber gerade sie konnte das Mittelalter brauchen; große Ströme wußte es mit seinen technischen Mitteln nicht zu bewältigen und voll auszunutzen. Der Hauptverkehr suchte mittlere oder ganz bescheidene Fahrstrecken und Tiefen auf, die heutzutage höchstens Schiffen in kleiner Fahrt oder flachgehenden Tjalken zugänglich sind.

Das Swin bot eine Fülle ausgezeichneter Liegeplätze. Hafenbasins waren ebenso unbekannt wie überflüssig. Die Schiffe lagen auf den Rheden der einzelnen Hafenorte vor Anker und leichterten dort auf Strom[1]. Aber wegen der fortwährenden Veränderung der Fahrtrinne von See bis Damme — Versandung spielt schon früh eine Rolle — haben die Swinorte einander in der Eigenschaft als Hauptlöschplätze im Wandel der Zeiten abgelöst.

Von 1180—1250 ist Damme der erste Hafen des Swin. Die Seeschiffe legen dort an; Brügge-Stadt bekommt überwiegend Leichterverkehr. Größere Schiffe mit einem Mast, der nicht zum Niederlegen eingerichtet war, können die Dammer Speye überhaupt nicht passieren. Noch 1252 muß Dammes Zukunft so wenig in Frage gestellt sein, daß die Genter ihre „Lieve“, einen Schiffahrtskanal, nach Abänderung des ursprünglichen Projekts bei Damme einmünden lassen[2]. Gleichwohl wird zwanzig Jahre

---

[1] HR. I 3 n. 237, 9: Als sii legghen up eene reyde; eb. n. 239, 1 c. (1357): In dat Zwen, also dat ic quam buten zande in des graven strom mit minen coggen to reyde.

[2] Cart. I n. 55. — 1251 ist nur von einem Kanal von Gent bis Aardenburg und weiter über Slepeldam hinaus die Rede (citra Slepeldam, nicht oberhalb Slepeldam, wie Höhlbaum, Hans. U. B. I n. 416 übersetzt). Vgl. auch Inv. Intr. S. 464 und Warnkönig I S. 322.

[redacted]

später schon die Strecke von Houcke bis Sluis am häufigsten aufgesucht. Der Paß zwischen Sluis und Muiden behält diese Eigenschaft; hier trafen die Schiffe, die von Osten her am Ostburger Hafen vorübersegelten, mit den England- und Spanierfahrern zusammen. Diese Fahrzeuge, zumeist von größerem Raumgehalt, gingen vor Muiden vor Anker. Segelten sie das „Klockendep", will sagen das Tief auf der Höhe des Dorfes Knocke an, so diente dessen Kirchturm, St. Katharina geweiht, zum Orientierungszeichen[1].

b. Fischerei und Schiffahrt.

Die Orte am Swin bewohnte eine zahlreiche Fischer- und Schifferbevölkerung. Speziell als Fischerdörfer werden Reyghersvliet, Nieuwe Sluis, Knocke, Kadsand und Kokside genannt. Ihre Büsen brachten den Hering, der mit ihren sonstigen Fangergebnissen allein von allen Waren den Dammer Zollbaum auch nachts passieren durfte. Man fischte von der dritten Woche des September bis Anfang November auf den Fischgründen an der englischen Ostküste zu Great Yarmouth den „Zeithering", zu dessen Fang die Bürger von Sluis mit zahlreichen fremden Arbeitern, den volghers, in See gingen[2]. Auch sonst war an der flandrischen Küste der Heringsfang im Schwange. Zu Gravelingen[3] durften die Fischer auf Rechnung von Händlern aus St. Omer täglich in zwei Fahrten, also Morgen- nnd Abendfang, bis zu 25000 Stück fangen, die Tag und Nacht eingesalzen wurden. Während der englisch-flandrischen Wirren bis 1310 gab man in Blankenberghe die Zahl der dort beheimateten, von

[1] Diese Einzelheiten gibt Muiden H.-O. Art. 10 in Verbindung mit Reglement S. 29 f. und Seebuch XI 38 f. — Daß der Sunte Katrinentorne des Seebuchs tatsächlich mit dem Knocker Kirchturm zu identifizieren ist, hat mir Herr Pfarrer Opdedrinck zu Damme in liebenswürdiger Weise aus den Kirchenrechnungen bestätigt.

[2] Reglement S. 23, 28, 37. — Korkholz zum Fischen, Hans. U. B. I n. 432 S. 146 Z. 17, Dammer Zollrolle. — Die Büsen in der Keure von Nieuport, Warnkönig III n. 157. Die Fischgründe nach Pat. Rolls Edward I (1297) S. 308; der Termin ist der heutige.

[3] Giry S. 334—36, 25000 Stück gleich 25 t. Heute würden schon 6—8 Mann für dieses Quantum genügen.

den Engländern getöteten Heringsfischer auf 400, den Verlust an Hering auf 1706 lb. st. an[1]. Trotzdem vereinnahmte man 1302, als von jeder Last Hering 5 s. zur Unterhaltung der Seewehr erhoben wurde, in Blankenberghe, Ostende und Dünkirchen zusammen nur 105 lb., was also 420 Last entsprach, während zu Sluis für 964 Last gezahlt wurde[2]. In besseren, weniger stürmischen Zeiten waren schon viel mehr Heringe am Swin verkauft. „Tonnenheringe, die man nach Damme zum Stapel fährt“, hatten im Jahre 1278 für 1626 Last Zoll bezahlt. In Tonnen ausgedrückt — die mittelalterliche enthielt ebenso ca. 1000 Stück wie die heutige — stand im Jahre 1278 eine Einfuhr von 19512 t dem Jahre 1302 mit 11568 t über Sluis, von 16608 t über alle flandrische Häfen gegenüber[3]. Den Löwenanteil des Imports über Sluis hatte indessen schon zweifellos der deutsch-süderseeische Import aus Schonen.

Weiter gab es am Swin eine lohnende Frachtschiffahrt. Gleichwie der Brügger Eigenhandel ist sie gänzlich und zu Unrecht unterschätzt worden[4]. Wir trafen Flandrer auf eigenen Schiffen in ganzen Flotten vom 13. bis zum 15. Jahrhundert an der Westküste Frankreichs. Ebenso haben sie einen regen Schiffsverkehr mit England unterhalten. Wenn man in Rechnung

[1] Saint-Genois n. 1236 f.

[2] Die Sicherung der See, Inv. I n. 190 S. 106: Pour la mer garder. — Die Zahlen nach St. R. 1302 — cart. I n. 136. Eine andere Rechnung, Inv. I n. 190, ergibt von Mitte Aug. 1302—1303 zum selben Tage 336 lb. = 1344 Last, was wohl identisch mit der ersten Aufstellung von 1384 Last ist.

[3] Cart. I n. 78. Die Abgabe 12 gr. pro Last entspricht der Zollrolle von 1252, Hans. U. B. I n. 432, S. 145 Z. 33, millenum allecium 1 d., wenn die Last zu 12 t gerechnet wird. So auch Nirrnheim, Einl. S. 79. — 1000 Heringe sind sicher Inhalt einer Tonne (caec = caque).

[4] Am schärfsten hat wohl Bugge S. 255 geurteilt: „Die Flamländer haben, wie bekannt, nie einen eigenen Verkehr von größerer Bedeutung unterhalten“. Brügge in Analogie zu Antwerpen, dem modernen Hafen mit riesiger Tonnenzahl ohne jede eigene Rhederei zu setzen, war zu verlockend. Im 13. Jahrh. besteht indessen noch keine Berechtigung hierzu; später nähert sich Brügge allerdings in dieser Hinsicht seinem nachmaligen Konkurrenten.

[redacted]

zieht, daß Brügge einen großen Teil seiner Schifferbevölkerung, die sich an großer Fahrt beteiligte, seit 1180 an Damme abgab, so muß man sich eher wundern, wieviel Nachrichten während des 13. Jahrhunderts noch von Brügger Schiffen reden. Als Koggenbesitzer und Kapitäne traten ihnen Dammer zur Seite nebst Leuten aus Muiden, Monikerede und Aardenburg. Seit 1300 war Sluis der Hauptsitz der flandrischen Eigenschiffahrt, die auch Güter für Fremde übernahm[1].

Auch im Dienste des Landesherren hatte der flandrische Seefahrer nicht versagt. Wir sahen Flandrer an der Eroberung Lissabons 1147 teilnehmen, später die bedeutende Flotte Balduins von Konstantinopel die Mittelmeerfahrt antreten, und noch Guido von Dampierre war seinem Lehnsherrn mit Schiffen von Kadsand und Isendike 1270 nach Tunis gefolgt. Eine bedeutende Anstrengung war die Expedition nach Seeland (1303/04), die glücklich begonnen durch die Genialität des feindlichen Admirals, des Genuesen Grimaldi, mit völligem Mißerfolg endete. Insgesamt hatten die Flandrer vor Zierikzee 80 Fahrzeuge[2], wozu

---

[1] Hans. U. B. I n. 70, 113, 114, 116, 120; Saint-Genois n. 1235: Gegen 1311 klagen Leute aus Damme, Sluis, Muiden, Aardenburg, Ostburg, ferner aus Ostende, Blankenberghe, Dünkirchen, Nieuport, Biervliet, Lombardzyde über Verluste in England; C R H 2 XII S. 42 n. 2276; S. 43 n. 72; S. 45 n. 42. — Für Brügge vgl. Hans. U. B. I n. 190 (1225), 196 und 199 (1226), n. 612 (1265). Aus dem Jahre 1230 sind zu erwähnen Close Rolls Henry III 1 S. 306: Cogam de Bruges, que vocatur Burdernara; eb. Schiff des Lambert de Bruges, S. 373 des Simon von Brügge; S. 368 vier Schiffe mit Ladung von Bürgern von Brügge und Douai. — Für die Swinorte Hans. U. B. I n. 118 (1214), 125 (1215), 139 (1216); vgl. auch die Kogge im Dammer Stadtsiegel bei Pigeonneau nach S. 161, ferner Close Rolls Henry III (1230) 1 S. 356, 362, 366, 368, 370. Pat. Rolls dess. 1 S. 370. — Für Sluis Hans. U. B. II n. 378, III n. 683; HR. I 3 n. 240, 6, 4.

[2] Diese Zahl, die Villani B. VIII Kap. 77 als Gesamtzahl der Flandrer und ihrer seeländischen Verbündeten gibt, scheint mir durchaus glaublich. Leider sagt er nichts Näheres über die Anzahl der Koggen bei der Flotte. Die Angabe der Koggenbesatzung auf 100 Mann in der Schlacht ist richtig, vgl. Schäfer, Hansestädte S. 483. Indessen wurde diese Ziffer nur bei den stärksten und bestarmierten

neben vielen kleinen Schiffen auch eine Anzahl Koggen, die Linienschiffe des nordeuropäischen Mittelalters, zählten. Die Niederlage am 19. August 1304, die vorhergegangenen Kapereien des Grimaldi und überhaupt die großen in den englisch-flandrischen Wirren erlittenen Einbußen haben der flandrischen Schiffahrt ähnliche Schläge zugefügt wie dem Außenhandel des Landes.

Aber wie dort die Zustände innerhalb der handeltreibenden Klasse den Rückgang mit verschuldet hatten, so auch hier. Wenn eine Küstenbevölkerung in der Industrie oder sonst Unterkommen

---

Fahrzeugen in Gefechtsbereitschaft erreicht. Als Brügge (1302) vier Koggen im Swin stationiert, gehen neben der Bootsmannschaft 200 Söldner und 8 Offiziere an Bord; also 52 Mann zum Dienst auf jedem Schiffe, Compte S. 151. Insgesamt lagen nach Villani mehr als 15000 Flandrer vor Zierikzee, wozu noch ihre seeländischen Parteigänger kommen. 10000 läßt Graf Guido, der flandrische Befehlshaber, vor der belagerten Stadt stehen, so daß mindestens 5000 am Kampfe gegen Grimaldi teilnehmen können. — Daß bei der flandrischen Flotte zwar mehr Fahrzeuge im ganzen, aber kleinere sind, sagt der Genter Mönch MG. SS. XVI S. 582_4, dessen Schlachtbericht im übrigen durchaus hinter dem des Villani zurücksteht und seine Quellen, die Berichte der geschlagenen Mitkämpfer, nur zu sehr verrät. — Zum Vergleich führe ich die Zahlen der hansischen Kriege gegen Waldemar an, Schäfer eb. S. 301 u. 433: 1362 nehmen 52 Schiffe — darunter 27 Koggen! — mit mehr als 2640 Gewaffneten an der Expedition nach Dänemark teil, 1367 werden 41 Schiffe mit 1950 Mann aufgebracht. Für ein Schiff sind also im Durchschnitt 48—52 Mann vorgesehen, während die Vlamen für jedes Schiff ca. 62 Mann aufwenden können. Zum seeländischen Seekrieg ist übrigens noch zu bemerken, daß die Stadt Brügge es vorzog, Bayonner, spanische und deutsche Schiffe zu chartern oder zu requirieren, vgl. HR. I 3 n. 219 S. 215 Anm. 3. Man könnte daraus schließen, daß in Flandern an geeigneten Fahrzeugen Mangel herrschte. Es dürfte aber häufiger begegnen, daß eher fremde Fahrzeuge gemietet werden, als daß man die eignen altvertrauten Schiffe der Seeschlacht aussetzt; vgl. die Klage Thidemann Subes aus Harderwyk, HR. 1 3 n. 240; 1 e. — Lehrreich für die noch recht dunkle Geschichte mittelalterlicher Flotten sind die Rechnungen, die Alphonse Goovaerts, La flotte de Louis de Maele devant Anvers en 1356. Brüssel 1886. mitteilt. Das Flaggschiff des Flandrers Jacob Buucke hatte auf der Schelde nicht weniger als 148 Mann an Bord. Auch Gilliodts Mitteilungen in La Flandre XII (1881) S. 291 ff. zu 1316 sind beachtenswert.

[redacted]

findet, dann vertauscht sie nur zu leicht den altgewohnten Seemannsberuf mit dem bequemeren Leben am Lande. Man kann dasselbe ja heutzutage — leider — an den deutschen Küsten beobachten. Auch der Anwohner des Swin fand als Tucharbeiter oder in irgend einem Gewerbe, das der Fremdenverkehr großzog, als Schauer, Makler, Schutenschiffer, Wirt oder dergleichen, besseren oder leichteren Verdienst, als wenn er sich anheuern ließ. Die Schiffseigner aber hatten auf der Ausreise die Konkurrenz der Fahrzeuge aus Ost und West gegen sich, die auf Rückfracht warteten und sicherlich billiger arbeiteten. Fügen wir hinzu, daß, so staunenswert für mittelalterliche Verhältnisse die Entwicklung des kommerziellen Lebens am Swin auch war, die vier oder fünf Hafenstädtchen doch nie hoffen konnten, die Menge der seewärts ausgehenden Waren in ihren Seglern verstaut zu sehen, so ist es begreiflich, daß Fremde ihrerseits das Swin zum Ausgangspunkt ihrer Fahrten machten. Namentlich Leute von Kampen und Harderwyk, die ihre Schiffe zur Winterszeit auf den Strand von Sluis und Houcke auflegten, während sie selbst nach Hause fuhren[1], aber auch die deutschen Seeleute und romanische Karacken besorgten die Frachtschiffahrt.

Dagegen behaupteten sich die Vlamen im Leichtergeschäft, das mit einer Unzahl von Schuten und ähnlichen Fahrzeugen betrieben wurde. Speziell die Brügger Schifferinnung fand damit ihren Unterhalt. Da jedes zu Sluis oder Houcke liegende Seeschiff seine Ladung an Leichter abgab, war eine große Menge von ihnen vonnöten. Eine Kogge mit 80—90 Faß Wein an

[1] Reglement S. 27: Die van Campen ende van Harderwijc te winter tiden, als sij thuus waerds varen ende laten hare scepe up die wase der Sluus of ten Houke te wintersaten. — Pirenne, Geschichte I S. 290 (245) führt den Niedergang der Brügger Handelsflotte darauf zurück, daß die aus Italien, Deutschland oder Frankreich „en suivant le cours des fleuves“ anlangenden Waren anfangs von Brügger Schiffen nach England und dem Norden verfrachtet seien. Das habe aufgehört, als der Seehandel zum Flußhandel hinzutrat. Zugunsten dieser Ansicht ist nur das gemeinsame Unternehmen der Scotti aus Piacenza und der Brügger Bürger anzuführen; sonst hat sie sich nicht bestätigt.

Bord bedurfte 16—18 Schuten in einmaliger Fahrt, bis das letzte Faß im Leichter verstaut war[1]. Mit jeder Flut segelten oder treidelten dann solche Schutenflotillen nicht unähnlich den Torfschiffen auf der norddeutschen Wumme und Hamme nach Brügge hinauf. Da außerdem noch Fähren und Marktschiffe verkehrten[2], so dürfen wir uns auf der Strecke Brügge-Sluis ein reges Leben vorstellen; wohl waren es kleine und allerkleinste Schiffsgefäße, aber um so größer an Zahl und um so verschiedenartiger an Gestalt.

Dazu kamen die sonstigen Erwerbszweige, die ausgedehnter Schiffsbetrieb mit sich bringt. Schon die Friesen hatten bei ihrem Kreuzzug 1269 im Swin Reparaturen vorgenommen und die Schiffsausrüstung vervollständigt. Hier baute man neue Schiffe, kalfaterte und vernagelte, gab auch mit grüner und roter Farbe den Anstrich, der noch heute die holländischen Tjalken so schmuck und sauber macht. Was zu alledem nötig war, Pech, Teer, Mastbäume, die am Swin behauen wurden, Schiffsplanken und Bauholz, Segeltuch und Farbe, ging gar nicht weiter nach Brügge, sondern wurde int water verkauft und an Ort und Stelle verwandt. Schon das Zollrecht von 1252 nahm sorgfältig Rücksicht auf den bedeutenden Bedarf an diesen Artikeln; sie zahlten nur, wenn sie nicht zum Platzverbrauch dienten[3].

Endlich hatten die Swinorte noch ihre Bevölkerung von

---

[1] Die Ladung einer Schute, des normalen Leichters = 1 Schiffslast, vgl. Dammer Zollrolle Hans. U. B. I n. 432 S. 146 Z 5: Scuta de warancia zahlt ebensoviel wie lastum navis warancie = 2 d. Reglement S. 42: Scip — — ghelost (gelöscht) in vele scuten of boten of andre scepen die (Brügge) waerds varen; vgl. eb. S. 23. — Compte S. 81 kommen mehrfach Ladungen von 80—90 Faß vor. Über den Leinpfad vgl. Gheldolf IV S. 39—40, Cout. ville de Bruges I n. 5.

[2] 1280 uentgeltliche Fähre von Kadsand, Delepierre S. 75. — Muiden H.-O. hat sehr detaillierte Bestimmungen; von Sluis bis Damme dürfen die Fährleute im Winter 12, im Sommer 16 Personen und 2 „um Gotteswillen" befördern; für die Fähre zwischen dem Sand (Kadsand) und dem Kastell zu Sluis sind zwei Vergen vorgeschrieben usw., Art. 50—56.

[3] Menconis Chron. MG. SS. XXIII. S. 554_{28}; Reglement S. 29, 38; Hans. U. B. n. 432 S. 146 Z. 2 ff.

[redacted]

Deicharbeitern, wie denn die flandrischen Leistungen auf dem Gebiete der Deich- und Wasserbauten vielgereisten Italienern nicht geringe Bewunderung abnötigten[1].

---

[1] Muiden H.-O. Art. 44: De aerbeyders, die haer brood daghelicx winnen te zekeren dammen ende stegheren. — Dantes Worte Inf. XV 4—6 sind bekannt, vgl. ferner Marino Sanuto S. 72.

2. Der Swinstapel.

a. Stapel- und Zollrecht.

Was man gemeinhin als Stapelrecht bezeichnet, das Umschlagsrecht, Niederlags = Einlagerecht und das ius emporii, d. h. das ausschließliche Recht des Bürgers auf den Kauf von Fremden [1], paßt ganz und gar nicht auf Brügge. Zunächst müssen wir einmal konstatieren, daß es nach mittelalterlichem Sprachgebrauch nicht einen Stapel zu Brügge gab, sondern so viele, als fremde Kaufmannschaften dort verkehrten. In diesem Sinn besagt „Stapel“ nichts anderes, als daß Brügge vermöge seiner wirtschaftlichen Anziehungskraft die Fremden bewog, ihre Waren in seinen Mauern abzusetzen und neue einzukaufen, es also zum Ort der eigentlichen Handelsgeschäfte und Vertragsabschlüsse zu machen. Dieser Stapel ist mit nederlaghe oder depositio mercimoniorum [2] identisch. Wenn heutzutage die Sprache unter dem Einfluß der gänzlich umgestalteten Struktur des Handels vielmehr die großen unentbehrlichen Rohstoffe in den Vordergrund schiebt und etwa London und Antwerpen den Wollmarkt, Liverpool und Bremen den Baumwollmarkt zuweist, so hätte man das im Mittelalter gleichfalls mit „Stapel“ bezeichnet. Wir wüßten daher für diese Stapel zu Brügge keine passendere Bezeichnung als Marktstapel, wobei freilich eine gewisse Vieldeutigkeit des Ausdrucks nicht zu vermeiden ist. Wenn die osterschen Waren

---

[1] Roscher-Stieda S. 148.

[2] HR. I 1 n. 15. — Interessant ist der Passus in der Urk. Hans. U. B. I n. 416, worin Gräfin Margaretha auf dem Kanal zwischen Gent und Aardenburg zu Gents Gunsten jeglichen „Stapel“ untersagt: Nullus stapel, nullus exoneratio mercium fiat inter Rodenburgh et Gandavum (1251).

[redacted]

somit zu Brügge auf den Markt kommen, so unterstehen die Kaufleute von jeher dort Rechtsnormen, die man gemeinhin unter dem Namen Gästerecht zusammenfaßt; aber an sich ist damit noch kein eigentliches Stapelrecht gegeben. Es entsteht erst, wenn aus dem konventionellen ein obligatorischer Markt wird, wenn also einem bestimmten Ort der Verkauf gewisser Warengattungen zwangsweise vorbehalten wird. Zwischen jenem Gewohnheits- und diesem Zwangsstapel gibt es noch eine Reihe von Zwischenstufen. Ein Markt kann durch Konvention geschützt sein, die aber je nach Macht oder Absichten der Kontrahenten sich mehr dem einen oder dem anderen Extrem nähert. Als z. B. 1280 Aardenburg Spaniern und Deutschen zum „Stapel“ angewiesen wurde, war die einzige Gewähr, daß ihr Handel der Stadt verblieb, der Vorteil der dortigen Privilegien, deren die Kaufleute verlustig gingen, sobald sie die Stadt nicht mehr aufsuchten. Hier hat sich dieser Schutz als zu schwach und mittelbar erwiesen, während er 1309[1] bei der Verkehrsregelung zwischen Brügge und den Deutschen für die Stadt auf lange hinaus völlig ausreichte. Darin lag der Abstand zwischen den wirtschaftlichen Potenzen ausgedrückt, über die beide Städte verfügten und die eben nicht ohne weiteres durch Verordnung aus der Welt geschafft werden konnten. — Den rigorosen Besuchszwang kannte man vom Meßhandel her, wo die ökonomische Berechtigung der Einrichtung auch am deutlichsten durchschimmert. Wie die flandrisch-nordfranzösische Hanse der 17 Städte zur Reise nach der Champagne verpflichtet war, so sollten die deutschen Kaufleute Neudammes die flandrischen Messen beziehen müssen. Verlieh man einen solchen Rechtszwang einem permanenten Markt, also einer Handelsstadt, so entstand daselbst ein Stapelzwang und ein spezifisches Stapelrecht. Dieser Art waren der englische Stapel von 1313, später der des hansischen Kontors von Brügge[2].

---

[1] Hans. U. B. II n. 154.

[2] Für die Osterlinge vgl. Heinrich Rogge, Der Stapelzwang des Hansischen Kontors zu Brügge. Diss. Kiel 1903.

An beiden Stapeln hatten landfremde Autoritäten mitgewirkt. Formell ging der englische Stapel weder Brügge noch den flandrischen Grafen an; die Stapelurkunde konnte ihn, was freilich unwahrscheinlich war, ohne vorherige Verständigung mit ihnen begründen. Es gab aber einen weiteren Stapel zu Brügge, dessen Recht ganz und gar einheimischen Rechtsquellen emanierte. Es ist wiederum ein Marktstapel, und es sind die Gemeinden am Swin von Brügge bis Sluis, die sich ihn streitig machen. Wenn ein Schiff im Swin einlief, so fragte es sich, wo die Waren Gegenstand von Handelsgeschäften werden sollten, ob der Swinhandel Brügge verblieb oder einer der weiter seewärts gelegenen Städte zufiel.

Da bei der schließlichen Gestaltung dieses Swinstapels das Zollrecht nicht wenig mitgewirkt hat, so müssen wir es daraufhin ins Auge fassen.

Von der Moolnaersbank im westlichen Arm des Swin bis zum Vloee im Osten, beide Punkte mit einer Mühle zwischen Brügge und Damme an der Alten Fahrt verbunden gedacht, wurde als Gebiet des gräflichen Zollrechts, als „Wasserfriede“, wie Denijs Royer sagt, angesehen. Wie wir vermuteten, war Damme 1180 Zollstätte für das Swin geworden, und wenn schon 1228 bei der fortwährenden Verschiebung der Wasserverhältnisse mit einer Verlegung des Dammer Zolls gerechnet wurde[2], so ist das Hauptzollamt doch dort verblieben. Freilich schickte man Beamte auch in die Orte abwärts von Damme, um den dortigen Verkehr zu überwachen, und Royer instruiert genau über ihre Tätigkeit und Befugnisse. — Durch die Zollrolle von 1252, die den Swinzoll behandelt, erhalten wir ein ziemlich klares Bild über die Verteilung des Handels zwischen Brügge und Damme. Die anderen Plätze, kaum oder noch nicht entstanden, kamen damals nicht in Betracht. Während die überwiegende Mehrzahl der Waren, darunter die wichtigsten Kategorien wie Wolle, Tuch,

---

[1] Reglement S. 29—30, 36, 47: Vryede van den watre oder auch singnorie van myns heere toolne.

[2] Hans. U. B. I n. 274 Anm. 1.

[redacted]

Hosen, Häute von Damme nicht weiter beansprucht werden, gelangt Schiffsbedarf aller Art, Tonnhering, Wein, Asche, die zumeist gegen andere Waren, vornehmlich Tuch, getauscht wird, ferner getrockneter Fisch, Salz und Getreide zum Verkauf. Niemals ist Orten wie Damme, Houcke und Monikerede dieser Stapel bestritten worden[1]. Was sie davon vermöge ihres ökonomischen Schwergewichts anzuziehen vermochten, war allerdings eine zweite Frage. Dagegen hat die Zollrolle von 1252 sonst merkwürdige Bestimmungen. Wachs, Kupfer und Zinn dürfen wohl in Damme verkauft werden, zahlen aber 100 % mehr, als wenn sie ins Inland weitergehen. Ebenso werden sämtliche Fette, Alaun, Kümmel, Mandeln, Pfeffer mit dem doppelten Satz belegt; Hermelin geht, wie es scheint, ganz zollfrei durch, wird aber beim Verkauf mit 1 d. auf 40 Stück getroffen, wie denn alles Pelzwerk mehr erlegen muß, wenn der Kaufmann es nicht weiter transportiert. Die Absicht des Zollinhabers ist klar. Erstens liegt darin eine Verkaufsabgabe, zweitens will man diese Artikel ins Innere ziehen. Es sind die spanisch-deutschen Waren, die nicht ihrer Bestimmung nach wie Schiffbauholz u. a. im Swin verwandt, anderseits nicht durch den Bedarf der flandrischen Gewerbe vorwiegend auf die Binnenstädte angewiesen sind. Pfeffer und Zubehör, Pelzwerk und Metalle konnten zum Handel der Fremden untereinander mehr als erwünscht Anlaß geben, wenn man ihren „Stapel" zu Damme erleichterte. Das mochte indessen für den gräflichen Fiskus gar nicht entscheidend sein. Die Hauptsache war, daß diese Warengattungen auf den flandrischen Messen zum Verkauf gelangen sollten, um dort den Verkehr zu beleben und die Schatulle des Grafenhauses zu füllen. Daß die Stadt Brügge 1252 diese Bestimmung irgendwie beeinflußt hat, ist unwahrscheinlich, ebenso daß hier Wünsche und Begehr der Fremden berücksichtigt sind. Der Erfolg war jedenfalls, daß Brügge, als

---

[1] Schiffsbedarf vgl. oben. Reglement S. 31 nennt Wein, Pech, Teer, Asche, Tonnhering; cart. I n. 233 fügt Fisch, Salz, Getreide hinzu. — Asche, vermanghelt (Reglement), conmutacio fiat de cineribus ad alias merces, Hans. U. B. I n. 432 S. 145 Z. 1.

sich der Meßhandel später dort hinzog, von diesen Zollsätzen nicht wenig profitierte.

An den freigegebenen Waren hatte sich jeder Ort am Swin nach Kräften einen Anteil gesichert. Freilich mit verschiedenem Erfolge. Monikerede, wohl die kleinste Stadt — ein regelmäßiges Viereck mit vier Straßen vom Marktplatz aus — hat den Stapel für gedörrten Fisch abgegeben[1]. In Houcke fanden die Schiffskäufe statt, weil dort vornehmlich die Schiffe in Reparatur zum Überwintern Ruhe auflagen. Obst wurde hier verzollt und wahrscheinlich auch verkauft. In Muiden verlangte die Provianteinnahme und das angetriebene Vieh eine Nebenzollstätte; nach Ostburg kamen die Leute von St. Omer zum Salzeinkauf und dort wie zu Sluis, Kokside und Slepeldamme verzollten Friesen und Dänen, wenn sie nicht zu ihrem eigentlichen Stapel nach Damme weiterzogen.

b. Damme und Aardenburg.

Als ernstliche Konkurrenten kamen gegen Brügge jeweilig nur Damme, Aardenburg und Sluis in Betracht.

Die relativ geringsten Ambitionen hat Damme an den Tag gelegt. Heimsuchungen zu Kriegszeiten 1213 und 1297[2] mochten das Ihre dazu beitragen. Schwerwiegende Differenzen hätten zwischen beiden Städten entstehen können, wenn Damme 1280 den Spaniern auf ihr Ansinnen zum Stapel angewiesen wäre. Dann brachte das Jahr 1298 gefährliche Zeitläufte, als Brügge capetingisch, Damme gräflich war und zu einer starken Festung umgeschaffen wurde. Damals hat sich Damme um den Stapel — übrigens erfolglos — bemüht[3]. — Damme hat keineswegs

[1] Monikerede, cout. III. Intr. S. 339. Ende des 14. Jahrhunderts erreicht es seine höchste Blüte. 1266 hatte Monikerede Damme gegenüber auf einen eigenen Schiffahrtskanal verzichten müssen, Hans. U. B. I n. 627. — Reglement S. 47, dem auch die folgenden Angaben entnommen sind.

[2] Luchaire S. 175. — Häpke, Entstehung S. 77.

[3] Hans. U. B. II S. 63, Anm. 3. Zeugenaussagen von Dammer Bürgern (1306): Chil du Dam se penerent pour avoir l'estaple. — Die Befestigung in den Ann. Gand. MG. SS. XVI S. 563 8 u. 41.

[redacted]

rasch alle Bedeutung verloren, als es nicht mehr Haupthafen von Brügge war. Am Swin stand es nur Aardenburg und Sluis nach, während Houcke, Muiden, Monikerede bei weitem kleiner waren [1]. Schon 1252 hatte es seinen Jahrmarkt zur Pfingstzeit [2]. Namentlich sein Handel mit wieder ausgehenden Weinen bewahrte ihm eine gewisse Bedeutung. Sowohl Osterlinge [3] wie Romanen waren am Geschäft zu Damme beteiligt. Zeitweise hatten sich die Fremden nicht ohne Schliche in die Bürgerlisten einschreiben lassen, bis man sich dieser unbequemen Mitbürger entledigte [4]. Auch der Viehhandel hatte zu Damme hauptsächlich seinen Sitz.

Mehr hat Aardenburg Brügge zu schaffen gemacht. Aardenburg lag an sich nicht günstiger als Brügge; auch hier vermittelte der Kanal von Slepeldam die allerdings kürzere Verbindung mit dem Swin. Es hatte von jeher einen gewissen Eigenhandel. Aardenburgern begegnet man in Deutschland, in Westfrankreich und endlich in England [5]. In der Londoner Hanse war es durch zwei, später sogar durch drei Richter vertreten. Aber Aardenburg um 1300 zur „zweiten Handelsstadt" Flanderns [6] machen zu wollen, geht viel zu weit. Jedenfalls war der Abstand von Brügge unter normalen Verhältnissen sehr bedeutend, und Ypern und Gent, obwohl mehr und mehr auf die Tuchbereitung beschränkt, mochten ihm im Handel doch noch sehr wohl gewachsen sein. Aardenburg gehörte weder den fünf Guten Städten Flanderns an, noch besaß es bis 1268 einen

---

[1] Hans. U. B. III n. 472.

[2] Reglement S. 47: Iaerrmaert ten Damme inde sinxendaghe — Daher spricht die Zollrolle von 1252, Hans. U. B. I n. 432, vom Bündel des mercennarius, der in tempore pentecostes 3 d beim Vertrieb in Damme zu zahlen hat. — Der Wochenmarkt fand nach Royer am Dienstag statt.

[3] Cart. I n. 600 (1413).

[4] Cout. de la ville de Bruges I n. 68 (1427). Ein Astigiane, je ein Kaufmann aus der Normandie, Reims, Valenciennes, La Rochelle, werden gestrichen.

[5] Hans. U. B. I n. 78, 170, 173, 180, 575.

[6] Warnkönig II 2 S. 34.

Jahrmarkt. Als damals eine franche feste mit dem Meßrecht von Lille gestiftet wurde, scheint sich kein großer Verkehr entwickelt zu haben; 1299 forderte Graf Guido alle ihm noch anhängenden Städte auf, den Aardenburger Tuch- und Pferdemarkt zu frequentieren [1]. Die Aardenburger selbst waren ständige Gäste in der Halle von Brügge, standen also mit Dixmuiden und Veurne auf einer Stufe.

Am 26. August 1280 indessen war Aardenburg für Deutsche und Spanier, will sagen für die Kaufleute des Ostens und des Westens, vom Landesherrn zum Verkehrsort bestimmt worden [2]. Aber die Fremdkaufleute hatten Aardenburg dann doch wieder verlassen. In der Franzosenzeit folgte die Begünstigung Aardenburgs durch die Dampierres und Eduard I. von England 1297 und 1306, was tatsächlich den Wollmarkt nach sich gezogen hatte [3]. 1307 war Aardenburg bereit, auch den deutschen Kaufmann in seinen Mauern aufzunehmen, und zwei Jahre lang 1308—1309 hat er tatsächlich dort verkehrt, ehe er nach Brügge zurückkehrte [4]. Brügge hatte inzwischen eifrig daran gearbeitet, solche Vorkommnisse unmöglich zu machen. Es bestritt Aardenburg das Recht einer Kaufmannswage von 60 lb. und darüber. Damit war das vendre en gros ausgeschlossen. Recht hatten die Brügger insofern, als vor 1280 niemand daran dachte, große Quanten in Aardenburg wiegen zu lassen, da die Stadt keinen Gästeverkehr oder den Wollhandel der Brügger besaß. Die

[1] Zu 1268 eb. n. 142; zu 1299 vgl. Kluit II, T. II n. 383. — Warnkönig II 2 n. 147, wo die Urk. irrtümlich zu 1289 gesetzt ist. Reg. Hans. U. B. I n. 1307. Es scheint sich tatsächlich um eine neue Einrichtung zu handeln.

[2] Hans. U. B. I n. 862.

[3] Eb. n. 1247 Anm. 3 — 13. Nov. 1297. Die Urk. ist (zu 1296 irrtümlicherweise) gedruckt bei Kluit II T. II n. 373. — 1306 Mai 26 wurde sie erneuert, Pat. Rolls Edward I S. 435. — Hans. U. B. II n. 152 Anm. 3.

[4] 1307 Nov. 16, HR. I 1 n. 84 und 85. Erst am 14. Nov. 1309 wird der neue Brügger Freibrief erlassen, Hans. U. B. II n. 154. Der Verkehr konnte also erst Frühjahr 1310 wieder aufgenommen werden.

[redacted]

Wolle kam am Ort des Handelsgeschäfts auf die Wage, und das war eben unbestritten Brügge. Daß jedoch zu Gräfin Margarethas Zeiten den Aardenburgern ausdrücklich verboten sei, mehr als 60 lb. abzuwiegen, behauptete Brügge, jetzt nach mindestens 26 Jahren zu Unrecht. Seither hatte schon Guidos Stapelverordnung von 1280 zweifellos eine Kaufmannswage vorgesehen, und während der Herrschaft Philipps IV. über Brügge war nach dem Willen des Grafen die Wage zu Aardenburg, wie unparteiische Dammer Zeugen aussagten. Es kam darauf an, ob der Landesherr die tatsächlichen Zustände vor 1280 rechtlich sanktionierte und Brügge die Wage allein zusprach, oder ob er die durch Guido geschaffene Berechtigung Aardenburgs anerkannte. Brügge machte aus dem Rechtsstreit ein einfaches Geldgeschäft mit dem Erbprinzen. Ludwig von Nevers, der älteste Sohn des regierenden Grafen Robert III. von Bethune, erhielt 8000 lb., „weil er uns gegen die Aardenburger und Osterlinge in unserer Wagesache unterstützte“ und weitere 3378 lb. 15 s. Kostenersatz gleichfalls „zu Nutzen unserer Wage“[1]. War auf diese oder ähnliche Zahlungen wohl das Eintreten der Dynasten in der Stapelsache für Brügge erfolgt[2], so verfehlte das Mittel auch diesmal nicht seinen Zweck. Graf Ludwig publizierte am 27. Sept. 1309[3] ein Urteil seines Vaters, das auf die Zeiten Johannas von Konstantinopel (1205—1244) zurückging und die Aardenburger Wage auf Grund ihrer Verordnungen zu handhaben anbefahl. Auf diese angeblichen Schreiben Johannas hatte sich kein Zeuge besinnen können. Lagen sie wirklich vor, so waren sie sicher gefälscht. Aardenburgs Ehrgeiz, Brügges Nachfolger zu werden, war damit zuschanden geworden. Daran änderte auch nichts, als zehn Jahre später alle Arten von Wagen, die man in Flandern in Gebrauch hatte, — die Urkunde drückt sich absichtlich möglichst unbestimmt aus — freigegeben wurden und als man die Stadt insofern Brügge gleichstellte, als ihr Zoll in derselben Höhe

[1] HR. I 3 n. 221.
[2] Vgl. Hans. U. B. II n. 150 und 160.
[3] Eb. n. 152.

wie in Brügge erlegt werden sollte[1]. Wenige Jahre später hat Aardenburg im Aufstand Seeflanderns aufs schwerste gelitten.

c. Sluis.

Dramatischer noch war Brügges Kampf mit Sluis. Diesmal spielte die günstige Lage am Paß, gegenüber dem breiten Swin, anderseits genügend gegen die früheren Überflutungen geschützt, die größte Rolle. Seit den 70er Jahren des 13. Jahrhunderts war die Rhede von Sluis am meisten frequentiert. 1307 waren Aardenburg, Damme und sämtliche sonstige Swinstädte überflügelt[2], und 1323 nannten es die Lübecker Annalen, wo man mit den Verhältnissen am Swin sehr gut Bescheid wußte, „einen volkreichen Ort"[3]. Im selben Jahre erfolgte die Katastrophe. Die Brügger überfielen die Stadt und ließen sie in Flammen aufgehen. Vorausgegangen war die Verleihung der Stadt an Johann von Namur, einen Sohn Guidos von Dampierre zweiter Ehe. Brügge argwöhnte wohl nicht mit Unrecht, daß alsbald die Errichtung eines Stapels, der Bau von Tuchhallen, Privilegierung von Wechseln u. dergl. mehr erfolgen würde, um die Neuerwerbung finanziell nutzbar zu machen. Das bedeutete damals schon den Todesstoß für Brügge. Unverdrossen hatte bisher die Stadt an der Swinkorrektion wie überhaupt an der Erhaltung der Schleusen und Kanäle[4] das beste Teil getan und die schweren Kosten auf ihre Schultern genommen. Jetzt sollte sich auf dem durch diese Arbeiten gesicherten Boden der gefährlichste Konkurrent erheben. Zog sich der Verkehr an das untere Swin, um die Transportkosten bis Brügge zu sparen, so begann Brügges Verödung wie später, als Antwerpen aufkam.

---

[1] Hans. U. B. II n. 337: Pondeles, balances et toutes autres manieres de pois tels que on a uset et encore use en no paiis de Flandres (1319 Jan. 27).

[2] Häpke, Entstehung S. 79; doch habe ich dort, weil mir cart. I n. 79 damals noch unbekannt war, das Aufkommen von Sluis um zwei bis drei Jahrzehnte zu spät angesetzt.

[3] MG. SS. XVI S. 429_{12}

[4] Graf Ludwig von Flandern hebt die großen Lasten Brügges in dieser Beziehung offiziell hervor, Saint-Génois n. 1466 (1328).

[redacted]

Aus dem ganzen Mittelalter sind Exzesse eifersüchtiger Gemeinden gegen konkurrierende Orte bekannt; hier leisteten die Verhältnisse ihnen gerade damals Vorschub. Bereits hatte in Brügge die oligarchische Regierung das Heft nicht mehr fest genug in der Hand, um den Überfall von Sluis zu verhindern. Im 13. Jahrhundert hatten die Herren von der Schöffenbank, so schlecht auch ihre Finanzwirtschaft sein mochte, doch schon um des eigenen Vorteils willen eine ziemlich weitsichtige Wohlfahrtspolitik getrieben, nachdem sich die Dynasten unfähig dazu gezeigt hatten. Vielleicht meinte Brügge auch, die Kraftprobe mit der Zerstörung der Nachbarstadt wagen zu können. Stämmige Arme, die sich bereitwillig dazu hergaben, fand man genug. Seit Kortryk mußten die Wünsche der Werkleute berücksichtigt werden; es beginnt die Zeit der unüberlegten Gewaltstreiche, die hinterher gemeinhin mit schweren Geldbußen und Bluturteilen gesühnt werden. Seit kurzem, dem 22. Okt. 1322, war Brügge im Genuß des Genter Privilegs von 1314, das auf Vernichtung der Tucherei des platten Landes hinauslief[1]. Von den Gewalttätigkeiten, welche die Streifereien nach verbotenen Geweben begleiten, hat die Brügger Bürgerschaft die Brutalität gegen Sluis gelernt. In dem Flandern des 13. Jahrhunderts, das einen im Mittelalter seltenen Grad von Rechtssicherheit erreicht hatte, wäre dieses Vorgehen noch unerhört erschienen. So aber setzten die Volksmassen Johann von Namur, ihren alten Waffengefährten aus den Franzosenkämpfen, gefangen, ohne auf ihres Landesherrn Ludwig Vermittlung irgend Rücksicht zu nehmen. Der Zweck der Bürger wurde vollkommen erreicht. Am 4. April 1323 wurde ein Zwangsstapel für Brügge geschaffen[2]. Der Zustand, den das 13. Jahrhundert herausgebildet hatte und den soeben veränderte Verkehrsbedingungen umgestalten wollten, wurde jetzt als der allein rechtmäßige festgelegt. Die Swinorte Damme, Monikerede, Houcke erhielten die bisher dort vertriebenen Waren ausdrücklich bestätigt. Jeder

[1] Recueil n. 158 S. 363.

[2] Hans. U. B. II n. 401. — Ein Widerruf der Verwilligung hat keine Wirkung gehabt, Kluit II T. II n. 402.

andere Artikel, der im Swin ankam, war „an seinem rechten Stapel zu Brügge“ zu verkaufen. Vorher durften keine Handelsgeschäfte, Kauf oder Verkauf, damit vorgenommen werden. Fesselte man so die Einfuhr aus See an Brügge und zwang jeden einheimischen oder fremden Kaufmann, wenn er einmal ins Swin einsegelte, in Brügge zu verkaufen, so entzog man Sluis auch ebenso sorgfältig die Vermittlung des flandrischen Exports. Kein Tuch im kaufmännischen Vertrieb sollte hier feilgehalten werden; es durfte also nach der Sprache der Zeit „kein Tuchstapel oder Anschnitt“ stattfinden. Damit sich aber auch keine eigene Tuchbereitung zu Sluis entwickelte, wurde u. a. noch die dortige Draperie untersagt[1]. Wechsel und Schmelzkammer sollte die Stadt gleichfalls entbehren, und das alte Mittel, eine Wage über 60 lb. zu verbieten, kam gleichfalls zur Anwendung. Ergänzungsbestimmungen vom nächsten Jahr verboten noch ausdrücklicher den Holzstapel zu Sluis[2], als es Art. 8 der Urkunde bereits verordnete. Was man Sluis an Gewerbefleiß und Handel zugestand, sollte über die Bedarfsdeckung der Stadt nicht hinausgehen. Dies Prinzip ist noch weniger verlassen worden als in den übrigen Swinstädten, denen man doch allerhand Warengattungen zugestand. In Sluis wurde das, was der spanische Bootsmann mit sich führte, Südfrüchte, Spartogras, Kümmel, Schwämme, Zwiebeln, Mützen und Tuch sarazenischer Arbeit, auch Töpfereiwaren, verkauft. Im übrigen blieb es die Schifferstadt, die es war. Seine Rhede behielt ihre Bedeutung, und darum befand sich hier das offizielle Schiffsregister. Je neunzehn deutsche und spanische Städte und Landschaften enthielt es nach Royers Angabe; ihre Kapitäne hatten nicht wie alle anderen —

---

[1] Hans. U. B. II n. 401, art. 3: Estaple de draps ne taille de draps.

[2] Cart. I n. 223. — Holz hat immer besondere Schwierigkeiten gemacht. Einmal wurde es direkt am Swin verbraucht und anderseits scheute man die Transportkosten bis Brügge, vgl. HR. I 3 n. 240 (1358) 4 b.

[3] Reglement S. 52 teilt die Naturalabgaben mit, die der Zöllner zu Sluis davon erhält. — Ein vlämischer Händler mit Südfrüchten zu Sluis, Hans. U. B. III n. 549, 550. — Sarazijnswerk, erklärt nach Du Cange, Saracenicum.

[redacted]

auch die Landeskinder! — ein Gewand bei der Verzollung als Pfand zu hinterlegen. — Vor der Abfahrt erfolgte zu Sluis noch einmal eine Zollerklärung.

Die Folgezeit hat im einzelnen dieses Stapelrecht noch weiter ausgebaut. Streitigkeiten, an denen Fremde wie Einheimische teilnahmen, sind nicht ausgeblieben. Im großen und ganzen hat man jedoch die 1323 geschaffene Basis beibehalten, und der Swinstapel war seither ein Rechtsinstitut. 1358 gelang es der Stadt, ihren Panzer des Stapelrechts noch um ein wertvolles Stück zu verstärken, das ihr den Rücken deckte. Der Landesherr, Ludwig von Maele, verpflichtete sich am 2. August jenes Jahres, an keinem anderen Orte in Flandern einen Kaufmannsstapel zuzulassen[1].

Erwähnt sei noch der Versuch der Stadt Sluis, Ausländern ihr Bürgerrecht, das Zollfreiheit auf dem Swin in sich schloß, zu übertragen. Am 25. Nov. 1331[2] ordnete der Landesherr die Angelegenheit endgültig in dem Sinne, daß er die Zollfreiheit im Prinzip nur den Sluiser Bürgern verlieh, die „der flandrischen Nation“ angehörten, also das flandrische Indigenat besaßen. Indessen wurden die augenblicklich vorhandenen Fremdbürger wie Eingeborene behandelt. Die Liste dieser Leute ergab 185 Namen, darunter, soweit erkennbar, 11 Deutsche, 21 Süderseer und Brabanter, zwei Leute aus St. Omer, zwei Engländer und endlich vier „Lombarden“, die aber diesen Namen eher von ihren Pfandleihgeschäften als von ihrer italienischen Abkunft trugen[3].

---

1 Hans. U. B. III n. 411.

2 Eb. II n. 507.

3 Die Liste ist gedruckt in den Bijdragen tot de Oudheidkunde en Geschiedenis van Zeeuwsch-Vlaanderen V S. 143, von Höhlbaum, Hans. U. B. II S. 507 im Auszug wiedergegeben. Er zählt übrigens 18 Deutsche. Die Lombarden heißen Pieter van Manet, Hendrik van Caro, Jan Lombard van Zeeland und sein Bruder Pieter.

15. Kapitel. Der Handel in Brügge.

1. Die Örtlichkeit.

a. Vom Swin nach Brügge-Stadt.

Wenn Brügge schon früh Wasserbauten unternahm, so dürfen wir uns darunter nicht die schnurgeraden, genau abgezirkelten Kanäle vorstellen, die heute mit ihren hochstämmigen Baumreihen den eigenartigen Reiz der flandrischen Landschaft ausmachen. Im Mittelalter bemeisterte man die Wasser nicht derart und war froh, wenn man etwa einem Abwässerungsgraben eine bescheidene gleichmäßige Tiefe für flache Boote geben konnte. Noch den niederländischen Gemälden des 17. Jahrhunderts sieht man es an, daß Kanäle und Flüsse mehr Freiheit hatten. Mit dem wechselnden Wasserstand sind die Werkmeister sicherlich nur sehr unvollkommen fertig geworden. Dabei drängte sich die Schiffahrt noch viel mehr als jetzt auf die Sommerzeit zusammen, wo der Wassermangel auch der modernen Technik das Leben schwer macht, während in den kalten Monaten, wenn die Kanäle bis an den Rand gefüllt waren und überzutreten drohten, Schiffer und Fahrzeug ihrerseits sich der winterlichen Ruhe erfreuten. Vom Juli bis in den September wiederum mochte manche Kogge, deren kielloser Rumpf an sich nicht viel Wassertiefe verlangte, unfreiwillig den „Stillieger“ abgeben, wogegen dann nichts als die beneidenswerte Geduld des Mittelalters half.

Brügge konnte für seine Seeverbindung das Bett der Reye benutzen. Aber obwohl auf der Strecke Damme-Brügge zumeist kleinere Fahrzeuge verkehrten, mußte die Stadt schon früh energisch eingreifen, um die Fahrt intakt zu erhalten. Sie sollte auf 7 Fuß

[redacted]

gebracht werden[1], was freilich wohl immer ein frommer Wunsch geblieben ist. Vielleicht schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts hat die Stadt etwas südlicher als die alte Fahrtrinne bei Coolkerke, die jetzt der Alte Swin genannt wurde, eine neue gegraben. Die Wasser der Reye und der Binnenländereien speisten sie und führten das Süßwasser bis zur großen, der Stadt Brügge gehörigen Schleuse zu Damme. Man nannte den Kanal die Süßwasserfahrt (varssche, zoete vaert). Zuvor mußte also die Schute, die nicht höher als 7 und nicht tiefer als 6 Fuß[2] geladen haben durfte, jene Große Schleuse (grote speye) von Damme passieren. Es war ein interessantes Bauwerk, das die flandrischen Werkmeister hier errichtet hatten. Man konnte die sonst wohl üblichen Überzüge nicht gebrauchen, da sie nur kleinen Schiffen ohne Kiel die Weiterfahrt ermöglichten. Anderseits kannte man noch nicht die modernen Kammerschleusen mit seitlich sich öffnenden Türen. Es gab zwar eine Schleusenkammer, aber ihre Türen wurden beim Passieren eines Schiffes senkrecht in die Höhe gewunden und wieder herabgelassen. Darin verleugnete die flandrische Anlage die Herkunft von einer einfachen Entwässerungsschleuse nicht[3]. Wirtschaftlich war der Erfolg

---

[1] Inv. III S. 465. — Das Außenswin (See-Sluis) hatte 1519 noch 10—42 Fuß Wasser, Häpke S. 79 Anm. 7. — Die Trave hat nie mehr als $2^1/_2$—3 m, rund 10 Fuß Wassertiefe gehabt, vgl. Stein, Beiträge S. 28 Anm. 1 mit zahlreichen sonstigen Angaben über deutsche Häfen. Die Außenrhede von Sluis genügte also noch damals einigermaßen den Ansprüchen. Zum Folgenden vgl. Gilliodts im Inv. Intr. S. 740. Die Bezeichnung Oude Zwin tritt, soviel ich sehe, zuerst 1294 auf, dann 1331. Im übrigen ist so manches Kanalprojekt zur Herstellung eines geeigneten Wasserweges von See nach Brügge-Stadt gemacht, so mancher Versuch unternommen, daß man den einzelnen Phasen der Entwicklung nur sehr schwer zu folgen vermag. Für die Geschichte der älteren Wasserbautechnik ist die Gegend des Swin klassischer Boden.

[2] Reglement S. 23.

[3] Diese Konstruktion hat Edw. Gailliard, Inv. Gloss. Flam. „Speye“ S. 602 f. sichergestellt. 800 lb. schwere contrepoysen aus Blei öffnen de versche (Süßwasser) duere; ebenda heißt es: De varsche duere op ende neder te doene usw. — s. ferner Art. Ecluses in Inv.

der, daß im Gegensatz zum Überzug gleicherweise Schiffe mit und ohne Kiel durch die Schleuse gelangen konnten. Nur mußte der Mast niedergelegt sein und Schiffsbord oder Ladung eine gewisse Höhe — wie wir hörten 7 Fuß — nicht überschreiten. Schiffe, die diese Bedingungen erfüllten, konnten also nach Brügge-Stadt gelangen[1]; alle anderen, die mit fortschreitendem Schiffbau stets zahlreicher wurden, lagen vor der Schleuse zu Damme oder an den sonstigen Löschplätzen des Swin vor Anker. Eine Kogge für damalige große Fahrt verzichtete aber wohl zumeist auf einen beweglichen Mast, und ebenso ließen die hohen Deckaufbauten, die mehr und mehr üblich wurden, die Weiterfahrt nicht zu. Auch Brügger Englandfahrer wie der St. Nicolas haben wohl stets unterhalb Dammes angelegt.

Hatte der Schutenführer sein Fahrzeug durchgeschleust, war dem Wächter am Schlagbaum seine Kanne Brügger Bier von 5 Stopen eingeschenkt und zugleich ein Gewand als Pfand für Zahlung der Schiffsabgabe, die bei der Rückfahrt erhoben wurde, hinterlassen, so konnten die letzten 5 km bis Brügge zurückgelegt werden. In der Stadt folgte das Fahrzeug zunächst dem Hauptarm der Reye bis dorthin, wo an der Karmeliterbrücke zwei Wasserzüge fast genau westlich abgehen. Die erste Gracht, den Stadtgraben der zweiten Befestigung, ließ der Schutenschiffer gemeinhin rechts liegen, um in die zweite, deren Kai heute den Namen des spanischen Generalissimus Ambrogio Spinola trägt, einzubiegen. Sie führte ihn zum Zollhof der Herren von Ghistelles, der jetzigen Stadtbibliothek, dann am Krahn vorbei mit merklicher Biegung nach Süden bis unter die Waterhalle, dem Warendepot an der Ostseite des Großen Platzes.

TA. S. 181 und Inv. III S. 318: Twee niewe duere . . ., soute (Salzwasser) duere. — Es sei nicht unerwähnt, daß die modernste Konstruktion für Binnenschiffahrtswege zum Prinzip der senkrechten Öffnung der Kammertüren zurückgekehrt ist

[1] Royer zählt Reglement S. 25 denn auch auf pleyte of scoude, kogghescip, zeylscoude, barke, vlotscip, naveil, kocghe of hulc, van upvaerne te Brucghewaerd.

[redacted]

Wie die Waterhalle nicht mehr existiert, so hat man auch diesen letzten Abschnitt des Kanals vom Van Eyckplatze an überdeckt oder zugeschüttet; nur ein Name wie Kranereitje erinnert daran, und die Substruktionen der Poorterloge lassen noch erkennen, daß das Haus einst direkt am Kanal aufgeführt wurde. Sendungen für Osterlinge und Spanier haben auch wohl jenen Stadtgraben am Kai der Goldenen Hand entlang benutzt, da beider Häuser in der Nähe lagen. Die Wollschuten der Brügger, die vom Zoll befreit und daher vielleicht nicht am Zollhof vorbeizufahren brauchten, setzten zwischen St. Anna und St. Walpurgis ihren Weg fort, um ihre Ladung in den Patrizierhöfen der Wollstraße abzugeben. Pegolotti hat uns übrigens einen detaillierten Tarif für die Warenbeförderung ab Seeschiff bis in den Warenkeller hinterlassen[1], und wenigstens im 15. Jahrhundert war man sich der ausnehmenden Billigkeit der Leichter vor dem Landtransport sehr wohl bewußt[2].

b. Krahn und Wage, Hallen und Hostels.

Auch wer die Riesenkrähne unserer modernen Seehäfen kennt, muß sich vergegenwärtigen, daß an ähnlichen Vorrichtungen des Mittelalters sehr Achtungswertes an Fleiß und Geschicklichkeit geleistet worden ist. Ja, die mittelalterlichen Krähne sind von Zeitgenossen vielleicht noch mehr angestaunt worden als unsere gigantischen Maschinen vom blasierten Menschen des 20. Jahrhundert. Der Brügger Krahn, durch ein Tretrad in Funktion gesetzt, erhob sich zwischen der Vlamingstraße und der später abgebrochenen Johanniskirche. Er wies auf seinem großen Schrägbalken eine ganze Reihe kleiner Kranichfiguren auf gemäß Geschmack und Feingefühl der mittleren Jahrhunderte, die auch nüchterne Anlagen nicht ohne ästhetischen Schmuck lassen wollten. Seine pittoresken Formen haben denn auch die Künstler nicht

---

[1] S. 246 f. — Nach einer hansischen Angabe zahlte man für 100 roggen to schutelaghe von Sluis nach Brügge 14 s. gr; ein anderer berechnete seine Unkosten für dasselbe Quantum auf 2 lb. gr. (etwa 1358) — HR. I 3 n. 240, 1 d, g.

[2] Andances S. 253.

wenig angezogen: Auf Memlings Johannesaltar im Hospital ist der Krahn hinter Johannes dem Evangelisten zu erkennen; Peter Pourbus hat ihm auf dem Bildnis des J. Fernaguut (1551) einen Platz angewiesen, und der Maler des 16. Jahrhunderts, der nach den Anregungen des Breviarium Grimani ein jetzt in München befindliches Gebetbuch illustrierte, hat wohl gleichfalls Reminiszenzen an den Brügger Krahn verwertet. Eine solche Anlage war denn auch nicht billig. Als man 1288 einen Krahn am Markt errichtete, — er scheint nicht lange dort bestanden zu haben — kostete er 200 lb. 7 s. $10^{1}/_{2}$ d., fast viermal soviel als das städtische Wagehaus am Markte. Dafür waren aber auch die Einnahmen nicht unbeträchtlich. Von 1289—94 schwankten sie zwischen 35—48 lb., wiesen sogar eine rückläufige Bewegung auf; 1309 ließ sich die Stadt 160, im Jahre 1331—32 schon 311 lb. zahlen. 1411—12 betrug die Nettoeinnahme nach Abzug der Unkosten für Instandhaltung, Krahnmeister und Einnehmer 824 lb. 9 s. par. Zweifellos kann man die Zahlen nicht unmittelbar miteinander vergleichen, da die Vergebung in Enterprise und die wechselnden Geldwerte einwirkten; aber das Ergebnis, die Zunahme der Warenmengen, ist gleichwohl evident. Wenn andere Städte in Deutschland und den Niederlanden schon früh Krähne besaßen, so war ihre Benutzung sicherlich nicht so intensiv[1].

---

[1] Im allgemeinen vgl. Gilliodts in La Flandre Bd. 14 (1883) S. 53ff. — Der Standort, Inv. Intr. S. 351. — Das Gemälde des Peter Pourbus hängt im Brügger Stadtmuseum, der Gemäldesammlung der Akademie. Über den unbenannten Künstler des Gebetbuches der Münchener Hof- und Staatsbibliothek berichtet Berthold Riehl in den Abhandlungen der hist. Klasse der Kgl. Bayer. Akademie d. Wissenschaften Bd. 24 Abt. 2. München 1907. S. 438. Ich habe den „Weinmarkt“ auf Tafel IV n. 8, beschrieben S. 449, im Auge. — Vgl. ferner cart. I n. 85, 96, 100 und 102. Die Einnahmen nach Inv. Intr. S. 370, cart. I n. 105, 111, 173, 237.

Der Krahn zu Gertruidenberg, Hans. U. B. I n. 748 (1275), weitere Angaben bei Buitenrust Hettema und A. Telting, Een Bezoek aan een Nederlandsche Stad in de XIV. eeuw. Haag 1906. S. 118. Für Hamburg vgl. Karl Koppmann, Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg I Einl. S. 70, III Einl. S. 65.

Als 1282 die Kaufmannswage auf Veranlassung der fremden Kaufmannschaft aus einem Punder in Schalenwagen umgewandelt wurde, wurden Wagschalen und Balken von Lübeck gesandt. Die fremden Kaufleute hatten nämlich das eine Exemplar bei der St. Johanns-Brücke aufzustellen, während die Stadt Brügge das andere auf dem Markt errichtete[1]. Indessen ließen sich später die einzelnen Kaufmannschaften eigene Wagen verwilligen. Spanier und Engländer waren 1351 im Besitz eines eigenen Wagehauses, die Deutschen folgten am 18. Febr. 1352, obwohl auf einer Versammlung des gotländischen Drittels am 15. August des Jahres Einspruch dagegen erhoben wurde[2]. Schon in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts hatten anderseits gewisse Warengattungen Separatwagen, Wolle, Eisen und Fettwaren, Käse und Talg. Zudem durfte jeder Brügger Bürger eine Wage bis zu 60 lb. im eigenen Hause halten[3].

Krahn und Wage machten die Brücke von St. Johann zu einem Brennpunkt des Verkehrs. Daher wurden daselbst vor Schöffen Schuldverträge eingegangen[4].

Es ist eine ansprechende Vermutung, nach welcher die Halle zugleich mit der Brügger Messe (1200) errichtet ist[5].

Wo aber wurden vorher die Tuche verkauft? Offenbar in den Buden des großen Marktes[6] und vielleicht auch, wie es auf

---

[1] HR. I 3 n. 217 und St.R. 1281—82 — cart. I n. 85: Pro domo in foro constructa ad ponderationem 57 lb. 9 s. 8 d. — HR. I 1 n. 23 § 2: Die tolnare van Brucghe es sculdich te hebbene twe zekere steden, die ene bi sinte Jans brucghe ende die andre up die marct van Brucghe... vgl. Koppmanns Bemerkungen HR. I 3 S. 213.

[2] Hans. U. B. III n. 228; vgl. n. 212. — Der Einspruch eb. n. 250.

[3] Eb. II n. 152 Anm. 3; vgl. auch St.R. 1303—04 — cart. I n. 139: Van den weghghelde int caeshuus. — Wagen in den Bürgerhäusern, HR. I 1 n. 23 § 1. — St. R. 1334—35 — Inv. IV S. 152: Van dat hi woech binnen sinen huus boven 60 ponden, 8 s.

[4] Des Marez n. 50: Al pont Saint Jehan.

[5] Gheldolf IV S. 72. — 1216 kommt ein Riquard de post Hallam vor, Saint-Genois n. 11.

[6] Auf den Märkten des Kirchspiels Jabbeke sw. von Brügge, werden (1447) Tuche verkauft „sans honorer les dits jours, fors en

dem platten Lande in Flandern zu Marktzeiten Sitte war, um und an St. Christoph, die wir schon früh als Marktkirche kennen lernten. Dort waren später die Stände der Butterhändler eingebaut[1]. — Als schon der Bau der Neuen Halle oder Waterhalle, für die zuerst die Stadtrechnungen von 1284 Bausummen aufweisen, im Gange war, erließ man 1285 eine allgemeine Hallenordnung mit sehr detallierten Bestimmungen. Brügger Bürger hatten Wolltuch zur Inspektion oder zum Verkauf im Umkreis von drei Meilen zur Halle oder zum städtischen Boden um dieselbe anzubringen[2]. Für Nichtbürger konnte man den Hallenzwang nicht so rigoros durchführen; nur wer sich innerhalb einer Meile befand, mußte auf der Halle verkaufen. Weiter wurde der Vertrieb ganzer Tuche und die einzelnen Sorten, also etwa gefärbte Saint-Omer Saye, schwarze dicke Saye usw. einzelnen Tagen zugewiesen, und die Miete für die Standplätze, deren jeder 7 Fuß maß, festgesetzt. Verkaufte ein Brügger Poorter, ohne sich einen Standplatz zu halten, so zahlte er 3 d. für das ganze Laken. Auch der Vorrat, den jeder Stand von einzelnen Sorten auflegen durfte, war geregelt.

Als dann die neue Halle fertiggestellt war, — am 21. Sept. 1295 erwähnen sie die Verordnungen der Tucherei zum erstenmal[3] — hat man die praktische Einrichtung getroffen, die Pegolotti vorfand; eine Halle, die ältere, wie mir scheint, öffnete sich zum Verkauf ganzer Wolltuche an drei Tagen, Mittwoch, Freitag und Sonnabend, während auf der anderen der Verkauf im ganzen und im Ausschnitt täglich vor sich ging. — Ein feiner Beobachter hat allein aus der architektonischen Anlage der Brügger Halle im Vergleich zu deutschen Rathäusern geschlossen, daß sie

---

marchandant, jurant, buvant et decevant l'un l'autre inhumainement". Zur Abhilfe wird ein Platz bei der Kirche gekauft; doch zahlt man weiter tels droits, que l'on a accoutumé de payer de chacun estal, quand on tenait la vente sur l'atre de l'église.

[1] Compte S. 89: Buetercameren onder Sinte Christofers kerke.

[2] Recueil S. $458_{10\,ff.}$, 461_{14}, — vgl. auch 462_{26}, weiter 458_{19}, $460_{17\text{ u. }21}$.

[3] Eb. S. 505.

vorwiegend wirtschaftlichen Zwecken diente. In der Tat, während man in Deutschland meist Verwaltungs- und Festräume mit Kaufhallen verband oder die ökonomische Bestimmung zumal in den späteren Bauperioden ganz zurücktreten ließ, hatte in Brügge die Stadtverwaltung ihren Sitz ständig getrennt von den Hallen. Daher ist denn auch das Brügger Stadthaus verhältnismäßig unbedeutend. Dagegen bezahlte Flandern mit dem, was auf den städtischen Tuchhallen verkauft wurde, alle Produkte, die es vom Auslande bezog.

Schon 1269 hören wir von Verkaufsständen im Wollhause. Es lag nicht weit vom Alten Schöffenhaus an der Wollstraße und wird die Wage enthalten haben, auf der Wolle von 60 lb. aufwärts gewogen wurde. Hier vor dem Wollhaus fanden sich die Wollhändler zum „Großverkauf“ ein[1].

Dagegen war die spanische Wolle, um jeder Vermischung mit dem Erzeugnis der britischen Inseln hintanzuhalten, der Gewürzhalle (cruudhalle, halle d'espices) im Erdgeschoß des östlichen Hallenflügels zugewiesen. Überhaupt waren hier unter dem Sammelnamen „Gewürze“ die heterogensten Gegenstände vereinigt. Asche figurierte neben Datteln, Wurmkraut, Garn, Zinn u. dergl. mehr. Es waren alle Waren zumeist südeuropäischer Herkunft, die außer Wolle, Tuchen und draußen am Swin vertriebenen Gütern in Ballen, Kisten, Fässern und anderen Großmaßen auf den Markt kamen. Ingwer, Pfeffer und Kanel wurden zuvor klassiert, ehe sie den Weg ins Wagehaus antraten[2].

Die zahlreichen Logierhäuser der fremden Kaufleute, in deren Keller die Waren lagerten, haben in der Geschichte des Brügger Handels einen wichtigen Platz inne. Von den heutigen Packhäusern, die nur Waren beherbergen, unterscheiden sich diese Hostels ebenso wie von den Gasthäusern, da Speise und Trank nicht verabreicht wurde; man muß auf die alten Kaufmannshäuser unserer deutschen Städte zurückgehen, wo unter

[1] 1269, Gheldolf IV n. 7. — Die Lage, Inv. Intr. S. 333 u. 381. — Der „Großverkauf“, Recueil S. 456_{21}.

[2] Vgl. die wichtige Verordnung von 1304, Hans. U. B. III n. 624.

demselben Dach Wohn- und Lagerräume vereinigt sind, wenn man sich von ihrem Typus eine klare Vorstellung machen will. Hübsche Angaben vermittelt ein Privileg der englischen Kaufleute zu Brügge (26. März 1359[1]): Die Ankömmlinge sehen sich auf ihrem Gange durch die Stadt die zusagenden Häuser an, mieten sie oder übernehmen sie nach obrigkeitlicher Taxe der Schöffen auf Wochen, Monate, halbe und ganze Jahre. Sie dürfen weder gesteigert werden, noch sind die Hostels weiter zu vermieten, solange der Kaufmann sie benutzen will. Der Hostelier ist zur Aufnahme der Fremden verpflichtet und soll im Weigerungsfalle durch die Stadt dazu genötigt werden[2].

Der italienische Handel hatte sich dort lokalisiert, wo die größten Bankiers am Platze, die Burses, wohnten. Die drei Häuser, das Genueser, Venetianer und Florentiner Konsulat, gruppierten sich an der Vlamingstraße um das Anwesen dieser Familie.

c. Wechsel und Pfandleihe.

Ehe wir uns den Brügger Wechslern und Pfandleihern zuwenden, sei noch ein wichtiges, städtisches Besitztum, die Barnecamere, erwähnt, das Institut zum Einschmelzen von Edelmetall. Die Deutschen mit ihrem Silberimport waren besonders dabei interessiert. In der Barnecamere sollte allein der Handel mit ungemünzten Edelmetallen, Kauf und Verkauf, vor sich gehen[3].

---

1 Cart. I n. 304 § 5.

2 Ehrenbergs Vermutung S. 434, daß die Mietsgebühr (Hostellage) ausschließlich in dem gesetzlich normierten Courtagenanteil der Hosteliers bestanden habe, ist irrig. Schon das Aardenburger Privileg vom 26. Aug. 1280, Hans. U. B. I n. 862, hatte bestimmt, ke li hostelage ke li marchant paieront, soient establi par les eschevins et les procureurs devant dis (die vier vorgesehenen Vertreter der Kaufleute) et ke nus bourgois ne puist loer celier plus haut ke quatre sols le semaine.

3 Inv. I n. 237 (1309); eb. Intr. S. 186 Anm. 2 hat interessante Angaben über die Einnahmen des Schmelzhauses aus den Jahren 1306—1346. — Hans. U. B. II n. 336 (1318): Vort dat men den copmans

[redacted]

Echt mittelalterlich hat sich der Wechsel und die lokale Geldleihe in Brügge herausgebildet[1]. Um mit den Wechslern zu beginnen, so waren die ersten und ältesten, die Brügge sah, die vier gräflichen. Drei hatten unfern der Burg auf der Petersbrücke, die davon den Namen Wechselbrücke erhielt, ihren Sitz; der vierte Wechseltisch war ambulant[2]. Auf der Wechselbrücke saß auch die Mehrzahl der städtischen Wechsler; doch hatte die Stadt noch vier Wechselstuben unter der Neuen Halle. Die Wechsler hatten eine Kopfsteuer zu zahlen, die, wie es scheint, nach der Höhe ihres Umsatzes bemessen wurde, wurden auch von der Stadt in Eid genommen. Bei den enormen Schwankungen der Münzwerte, die Verluste von 5, 9, 18 und 20 % beim Geldwechsel verursachten, scheinen sie selten zu einem stabilen Erwerb gelangt zu sein. Dem Publikum gegenüber war ihre Stellung — man nannte sie ghukellars — wohl immer prekär. Auch Frauen und vielleicht auch Mädchen hielten Wechseltische. Fallierten sie, so haftete die Stadt. Als Boidin Weghebedde (1315) zahlungsunfähig wurde, waren acht Beträge von 14 s. bis 8 lb. zu zahlen, darunter an Albrecht von Köln 6 lb. 10 s. und an Heinrich von Minden 7 lb. 10 s. Im ganzen hatte die Stadt für 34 lb. 17 s. 4 d. aufzukommen. Ihrer Nationalität nach waren es zu vier Fünftel oder durchweg Vlamen[3].

---

vorseid Beiheemsche peneghen ende alle andere maniere van selvere ghetekent iof onghetekent, dat si bringhen iof doen bringhen te bernecamere, weghen sal ter bernecamere.

[1] Das Material stellt Gilliodts, Cout. de la ville de Bruges I S. 513ff. zusammen. Im folgenden greife ich, falls nichts anderes angegeben, auf seine Ausführungen zurück.

[2] Inv. Intr. S. 409. — Der Graf vergiebt den Wechsel zu Aardenburg, vgl. oben S. 182 Anm. 1. Für Ypern vgl. Warnkönig II 2 n. 95.

[3] Der Eid, Inv. I n. 237; zur Buchführung der Wechsler, paupier van den wisselne, vgl. eb. n. 445 aus der Mitte des 14. Jahrhunderts. — Brügge haftet, St. R. 1315—16, cart. I n. 192. Die Wechselgebühr bei Pegolotti S. 248, Gilliodts berechnet für 1391 etwa 0,7 %. Die in der St. R. 1304, cart. I n. 145, als bestraft aufgeführten 31 Wechsler sind nach brieflicher Mitteilung Dr. Gilliodts sämtlich Vlamen. Sie waren auch sonst als Wechsler tätig, vgl. Saint-Génois n. 486, wo ein Renier li Flamens, Wechsler und Bürger von Paris, vorkommt.

Nach Gilliodts betrug ihre

	Anzahl	Taille	Sa.	Durchschnitt
1305	11	15—50 lb.	293 lb.	22 lb.
1306	17	10—40 „	784 „	46 „
1307	34	20—40 „	966 „	28,4 „
1308	39	10—40 „	1045 „	27 „
1309	29	10—35 „	508 „	17,5 „
1310	14	10—35 „	295 „	21 „

Wurde man also zu Brügge an zwei Orten und bei gräflichen und städtischen Wechslern bedient, so war die Verteilung der Pfandleiher über die Stadt noch komplizierter. Schon das Gutachten der Drapeniers (1282)[1] gestattete den Ambochtern, das Tuch, das ihr Verleger innerhalb dreier Tage nicht abnahm, „bei den Kawerschen zu deponieren“ und es zu Lasten des Eigentümers so weit zu beleihen, als die daran geleistete Arbeit wert war. Wenn 1247 zuerst Astigianen in Douai sich zeigen und in die Bürgerschaft aufgenommen werden[2], so sind sie um 1250 etwa nach Brügge vorgedrungen. 1281 verwaltete die Stadt den Nachlaß eines Wilhelm Lumbaerd, 1284 den eines Jakob Cauwerchiins. Jene Pfandleiher, bei denen die Weber versetzten, waren wohl die „Wucherer im Sack“, d. h. der beiden „Sackstraßen“ nahe St. Jakob und längs des zweiten Stadtgrabens. Ihre Zahl schwankte; von 1304—05—10 waren es 21—24—19 Personen. Vlämische und französische Namen, so ein Meister Dietrich von Montpellier (1305) kamen vor, doch prävalierten die Lombarden. Auch zwei oder drei Frauen seien angemerkt. Ihre Abgaben variierten beträchtlich; 1304 wurden von 10 s. bis 25 lb. abgefordert. Unter 3 lb. steuerten 14 Personen, von 4—25 lb. noch 6[3].

---

[1] Recueil n. 188 S. 367_{30}: Ten Cauwersinen te ligghene.

[2] Sylvain Koch, Italienische Pfandleiher im nördlichen und östlichen Frankreich. Diss. Breslau 1904. S. 9. — Ein Anthon Lumbaerd de Aist erwirbt nach Ausweis der St. R. 1281—82 — cart. I n. 85 sein Bürgerrecht.

[3] S. 519 zählt Gilliodts übrigens 21.

Der Herr von Praet hatte in seinem nach St. Gillis benannten Dorfe im N. der Altstadt Brügge die Ansiedlung einiger Lombarden gestattet. Auch Graf Guido gab als Landesherr seine Konzession als Gegenleistung für ein Darlehen von 1400 lb. flandr., mit dem ihm Jakemon von Calochs und Cenverin von Montfaucon beigesprungen waren. Ausdrücklich wurde stipuliert, daß die Firma zwar drei Hostels halten, aber keine Wuchergeschäfte treiben dürfe. Die Vertragsdauer lautete auf sechs Jahre[1]. Das Recht auf gewerbsmäßige Geldleihe, die damals (1281) noch mit 100 lb. gepönt werden sollte, scheint aber denselben Lombarden alsbald verliehen zu sein; wenigstens finden wir 1307 und 1308 einen Berniere von Calots zweifellos in diesem Geschäft tätig. Schon im Jahre nach der Konzession Guidos hat sich am letzten Februar 1282 der Sohn Jakobs von Calochs, der nach dem Vater hieß, sowohl in die Brügger Bürgerschaft wie in die Londoner Hanse aufnehmen lassen, sein Vater erwarb 1285 das Brügger Bürgerrecht[2]. Er scheint auch der Stadt bei der Erwerbung der Herrschaft von Praet, die eben in den 80er Jahren vor sich ging, Geld vorgestreckt zu haben. — In der Folgezeit haben diese Geldleiher im Sint-Gillisdorp oder upt wyc, wie man sie nannte, eine bedeutende Rolle gespielt. Cauwersinen und Lombarden heißen sie unterschiedslos. Sie durften den auch sonst üblichen Zinsfuß von 2 d. wöchentlich aufs Pfund nehmen, also 43,33 % im Jahr[3]. Ihre beträchtliche Abgabe warf von 1309—96 jährlich 133—288 lb. ab und bewegte sich, wenn auch unter Schwankungen, doch in aufsteigender Linie. Eine städtische Anleihe 1339—40 ergab 1440 lb.[4].

---

1 Delepierre S. 87. — Inv. Intr. S. 353.

2 Cart. I n. 85 und 94. Auch als Bürge bei Aufnahme eines Südeuropäers kommt Jakob vor, so St. R. 1288. — Inv. Intr. S. 358 n: A Johanne Pellichier de Fiach de Monpellier 40 d., fiducia 100 lb. Johannes Vaute et Jacobus de Calots.

3 St. R. 1310—11 — cart. I n. 176: Van den Lombaerden up Sinte-Gillis-dorp, van dat si leenen om 2d. t'pond; vgl. Schulte I S. 317.

4 Cart. I n. 257. — 1302 heißt es: Up Sinte-Gillis-dorp die Cauwersinen 2 husen. Gilliodts bestimmt ihre Lage am Houtbrekersdam. Eine vereinzelte Notiz finde hier ihre Stelle; bei Francisco Bonainio,

Auch der Propst des Kanonikatsstiftes von St. Donatian benutzte seine grundherrlichen Rechte, die Niederlassung von Pfandleihern zu gestatten[1].

Acta Henrici VII. Florenz 1877. S. 279 n. 180 wird zu 1309 ein Jacomars Testa de Ast manens ad Brughes genannt.

[1] 1379 waren ihrer 14; doch sind schon 1332 corsericghen up s'proefsche genannt.

2. Das Geschäft. Der flandrisch-europäische und der intereuropäische Handel.

Eine Reihe deutscher und spanischer Schiffe, einige italienische Galeeren und Karacken löschen auf der Rhede von Sluis. Die Leichterzüge haben am Reyekai angelegt. In Brügge sind Hallen und Lagerkeller gut assortiert.

Wie wird sich das Brügger Geschäft abwickeln? Wie wird die Beteiligung der Nationalitäten in ihrer Stellung zueinander und zu den Brüggern und Vlamen sein? Gelingt es dem Verbleib der Waren einigermaßen nachzuspüren, den Käufer und Verkäufer der einzelnen Warenkategorien auszumitteln, so werden wir dem Wesen des Handels zu Brügge in mehr als einer Hinsicht näherkommen.

Zuvor sei bemerkt, daß wir hier nur die Waren berücksichtigen, die wirklich auf dem Markte zu Brügge von Wichtigkeit gewesen sind. Man ist dabei freilich auf vorsichtige Schätzung angewiesen; aber diese wird noch eher ein richtiges Bild von der Sachlage vermitteln als lexikographische Vollständigkeit, bei der das Wollgeschäft und der Verschleiß von Lorbeerblättern und irdenen Schüsseln auf eine Stufe zu stehen kommen. Ebenso müssen die Waren hier ausscheiden, über deren Vertrieb nicht einmal begründete Vermutungen geäußert werden können. So wird viel Salz im Swin angebracht und verhandelt. Wir vermöchten aber nicht zu sagen, ob es von deutscher oder flandrischer Baiefahrt stammt, was davon wieder ausgeführt und was in Flandern verbraucht wird.

Hat der Fremde zu Brügge Rückfracht eingenommen, so ist es durchweg flandrisches Tuch. Es ist ganz einerlei, ob wir dabei Niederdeutsche vor uns haben oder uns an der spanischen

Nordküste und in Bayonne befinden. Je weiter man in das 13. Jahrhundert zurückgeht, um so mehr herrscht der Tuchpacken vor. Brügger Hosen, Genter Prachtstoffe und dazwischen alle Sorten aus jedem Ort, wo nur Draperie zu Hause ist, haben ihren Markt im ganzen Umkreis des Brügger Handelssystems[1].

Was den Import anlangt, so fragen wir zunächst nach den Waren, die, in Brügge verkauft, einem Wiederexport nicht unterliegen, sondern in Flandern verbleiben.

Unter diese Kategorie fallen alle Gegenstände, die irgendwie mit der flandrischen Tucherei zu tun haben. An erster Stelle natürlich die Wolle der britischen Inseln und Spaniens. Bis zum Ende des 13. Jahrhunderts wird sie zum allergrößten Teil innerhalb der Grafschaft verwebt; weder die Maasterritorien noch der Konsum Südeuropas hat dem größeren Abbruch getan. Mit dem 14. Jahrhundert verschiebt sich dies Verhältnis zuungunsten Flanderns; aber soweit die Wolle jetzt innerhalb der Maaslinie verwoben wird, bleibt sie im flandrischen Nachbarverkehr. Gleicherweise verwendet man in Flandern die Farbstoffe wie Waid, Krapp, Scharlachbeeren, ferner Pottasche, Alaun, Disteln, Walkererde und Butter. Auch das auswärtige Garn und die gröberen Tuche der umliegenden Gebiete, die hier appretiert werden, seien genannt.

Ebendahin sind die Rohprodukte für sonstige flandrische Erwerbszweige zu stellen, sei es, daß es sich um Hilfsgewerbe der Tucherei wie Seifensieden und Kammacherei handelt, oder um Gerberei, Filzverarbeitung und Bierbrauerei.

Zu einer zweiten Gruppe seien diejenigen Waren zusammengefaßt, die ausschließlich oder überwiegend zum Konsum in Flandern selbst gelangen. Es handelt sich um ein im Mittelalter selten so scharf hervortretendes Phänomen: Ein Industriegebiet, von dem ein zeitgenössischer Politiker — allerdings

[1] Vgl. noch HR. I 3 n. 251 (1359): Vorth wetit, dat de Vlaminghe alse grot vorsehen hebben van eren laken, dat se oppe den (deutschen) copman so weynich trachten, also se vor der tyt gy ghedaden. — Solange die Vlamen eben Abnehmer ihrer Tuche haben, ist die wesentlichste Vorbedingung ihres Handels erfüllt.

zweifellos übertreibend — behaupten konnte, daß es nicht ein Zwölftel seines Korns selbst baue[1], steht einer Anzahl von Ländern gegenüber, die im Vergleich zur Scheldelandschaft als agrarisch bezeichnet werden müssen. Einzig Italien nimmt eine Sonderstellung ein, die uns hier aber nicht weiter berührt.

Seit Beginn des 13. Jahrhunderts wird somit Getreide aus Frankreich und der Normandie, England, Hennegau und Nordwestdeutschland bezogen, nachdem Flandern schon im 12. Jahrhundert wie jedes Land zeitweise zu Getreideeinfuhr geschritten war[2]. Wir erinnern auch an die Brügger Getreideschiffahrt. In der Folgezeit ist dann der Osten immer mehr hervorgetreten, so daß die Grafschaft Flandern vielleicht ebensowenig wie im 16. Jahrhundert die gesamten burgundischen Niederlande ohne den baltischen Kornimport auskam. Wenn weiter vom französischen und rheinischen Wein ein gut Teil weitergeht, so sind sehr große Quanten in Flandern und besonders in Brügge getrunken, das deutsche und englische Bier aber durchweg in der Grafschaft konsumiert. Es folgt die lange Reihe sonstiger Nahrungsmittel, der ostersche Hering, Seefische, das Gemüse der Nachbargebiete, Fleisch in Tonnen, sowie der dänisch-friesische Vieh- und Pferdehandel. Da ferner die dichte Besiedelung den großen Waldbestand des frühen Mittelalters stark gemindert hat, so ist man für Bau- und Brennholz, Steinkohlen, Bausteine u. dergl. auf das Ausland angewiesen.

Drittens entzieht sich eine Reihe von Artikeln dem Weiterexport, die sowohl von Osten wie von Westen oder sonstigen Produktionsstätten angebracht werden. So kaufen die Ostseeländer, die das schwedische Eisen besitzen und nach Brügge importieren, nicht vom Eisenhändler aus Bilbao und umgekehrt. Die Fülle von Häuten und Fellwerk in rohem und bearbeitetem Zustand wird sowohl von der Pyrenäischen Halbinsel und der Berberei auf den Markt gestellt wie vom Norden, Schottland

---

1 Libell v. 118.

2 Galbert MG. SS. XII S. 563$_{28}$. 1125 sucht Graf Karl d. Gute bei einer Hungersnot durch eine Preistaxe für den Wein die Getreideeinfuhr zu beleben.

und Irland. Auch Honig und Wachs werden in den Ostseeländern, in Nordwestdeutschland, in Südfrankreich und der Pyrenäenhalbinsel gewonnen. Ergibt sich auf dieser oder jener Seite ein Plus, so zeigen sich die übrigen exportierenden Länder doch als wenig aufnahmefähig. Das Rigische Wachs ist nicht nach seinem Gegenpol Narbonne, dem Hauptplatz des südeuropäischen Honigs, weitergegangen. Überhaupt sind daran diejenigen Produkte anzuschließen, die der Wald- und Bauernwirtschaft entstammen, und die deshalb andere agrarische Länder schlecht unterbringen können. So sind osterscher Flachs und westfälische Leinwand zumeist auf den Messen und Märkten des flandrischen Binnenverkehrs, weniger im Transit an den Mann gekommen.

Eine besondere, aber hochwichtige Abteilung bildet alles, was im Swin beim Schiffbau oder zur Seeausrüstung der Fahrzeuge verarbeitet wird. Schiffbauholz, Pech, Teer, Segelleinwand usw. dient dem Platzverbrauch, wird allerdings seit 1300 zumeist an nichtflandrischen Schiffen verwandt.

Alle diese Erzeugnisse verbleiben also zum besten Teil in Flandern. Der Vlame ist auf der Brügger Halle und den flandrischen Messen Verkäufer der zu exportierenden Tuche; ebenso wird der flandrische Händler am Swin und in Brügge dem fremden Importeur die bezeichneten Waren abnehmen.

Spielte sich aber wirklich der Handel in so einfachen Formen ab? Ging die Ware nicht erst durch soundsoviele Zwischenhände, ehe sie an den Konsumenten in Gent oder Ypern kam? Unterliegt der Artikel einer Reihe von Käufen und Wiederverkäufen, so vermag in der Tat keine theoretische Erwägung diesem Chaos von Vertragsabschlüssen zu folgen. Indessen wird das noch zu besprechende Kaufmannsrecht zugunsten unserer schlichten Konstruktion entscheiden.

Weiter sind wir imstande, einige Verkehrskreise aufzuweisen, die alle ihren Mittelpunkt in Brügge haben, ohne doch einander zu schneiden.

Da ist zunächst Brügge als Wollplatz. Brügger Bürger, später Italiener, Engländer und Deutsche verkaufen in Brügge; was wieder exportiert wird, wird von den Maasterritorien, Italienern

[redacted]

und Zugewandten übernommen. Schon der Baske, obwohl er selbst Wolle einführt, hat kein Interesse an diesem Geschäft. Noch weit weniger geht es den Durchschnittsniederdeutschen an; denn der Zwischenhandel aus England beschäftigt doch nur eine relativ geringe Anzahl geldkräftiger und fortgeschrittener Kaufleute.

Sodann haben an den italienischen Kredit- und Depositengeschäften, wie überhaupt am größeren Geldverkehr andere Nationen keinen nennenswerten Anteil; dem Warenkaufmann Nordeuropas liegen sie ziemlich fern; es sind Ausnahmen, wenn wir ihn dabei betreffen[1]. Nur in Brügge selbst gibt es einige bedeutendere Geldleute.

Anderseits gehen die Cerealien und Rohprodukte spurlos an den Italienern vorüber; hier herrschen die beiden Schiffahrtsnationen am Swin, Spanier und Deutsche. Bardi und Peruzzi haben mit Schonenschen Heringen und spanischen Südfrüchten nichts zu tun.

Auch wenn ein Brügger Kommissionshaus an einem Geschäft beteiligt ist, ist ein Vlame ein vertragschließender Teil.

Was ist nun dem Verkehr der europäischen Völker untereinander vorbehalten? Das Pelzwerk des Ostens, die Eigenprodukte und Orientwaren der Südeuropäer, die französischen und rheinischen Weine sind diesem intereuropäischen Handel zuzuweisen. Viel ist es also nicht, was übrigbleibt. Anderseits freilich wollen wir die letzten sein, die diese Branchen wie den deutschen Pelzhandel unterschätzen wollen. Die südeuropäischen Waren würden einzeln kaum ins Gewicht fallen. Da aber Mandeln, Reis, Feigen, Rosinen, Öl und Weine nur an einem einzigen Handelsplatz Nordeuropa übermittelt werden, sprechen sie insgesamt unterstützt durch ihre hohe Bewertung auf dem Brügger Markt sehr wohl mit. Unter ihnen findet sich eine ganze Reihe von Waren, die in der Neuzeit einen wichtigen Platz auf dem Weltmarkt einnehmen wie Baumwolle, Zucker

[1] Vgl. die spärlichen Angaben Hans. U. B. II n. 616 Anm. 1, vollständig III n. 439 S. 646; III n. 368. — Auch der deutsche Metallhandel hat nicht weiter zu Bankgeschäften angeregt.

und Reis. Aber das Mittelalter kennt sie nicht unter seinen Massenwaren, wenn sie auch in größeren Quantitäten auftreten. Wolle, Wein, Häute und alle schweren Waren, die man unter dem Namen Ventegüter zusammenfaßte, weniger schon die Tuchpacken sind dafür anzusprechen[1]. Vollends die vielberufenen Gewürze! Man wird gut tun, die Wichtigkeit der „Pfeffersäcke" nicht zu überschätzen. Pfeffer und Drogen haben gewiß ihre Bedeutung für ein venezianisches Geschwader von 4 bis 6 Galeeren mit beschränktem Laderaum, zumal wenn die Venezianer die Preise so ziemlich diktieren können; als Fracht nordeuropäischer Schiffe besagen „Gewürze" nur wenig. Einige Ballen Pfeffer — unter 300 lb. durfte kein Gast vom Gast auf der Brügger Gewürzhalle kaufen[2] — mit einigen anderen Quanten Kräutern mußten ja den Bedarf ganzer Krämerinnungen decken, mochte Konsum und Nachfrage sich auch noch so günstig stellen. Ein Posten Vanille für 20000 Mark ist bequem in einem Raum unterzubringen, und dabei sieht man es dem Zimmer noch nicht einmal an. Wer das Brügger Archäologische Museum im östlichen Hallenflügel durchschreitet, weilt in der Gewürzhalle, wo der Gasthandel konzentriert war; aber große Dimensionen wird er vergebens suchen, auch wenn er mit mittelalterlichen Augen zu sehen versteht. Die Brügger Bauten für das Tuchgeschäft lassen sich ja leider nicht mehr zum Vergleich heranziehen, da die zweite Tuchhalle, die die ganze Ostseite

---

[1] Ich betone, daß man bei „Massenwaren" selbstverständlich moderne Größenverhältnisse aus dem Spiel lassen muß. Im übrigen nehme ich aber gar keinen Anstand, mich dieses Ausdrucks zu bedienen zum mindesten mit demselben Rechte, mit dem man von Artillerie in den Heeren Karls des Kühnen spricht.

[2] Hans. U. B. III n. 624. — Ein Drogenhaus war auch das einzige unter allen mir bekannten größeren Firmen, wo ich nach alter Weise Wohn-, Kontor- und Lagerräume gereinigt fand. Es war ein bedeutendes Geschäft der zweiten Hand an einem der wichtigsten deutschen Binnenorte mit großem Umsatz. — Zur Literatur sei hier noch angeführt die instruktive Studie von Traugott Geering, Kölns Kolonialwarenhandel vor 400 Jahren, Mitt. a. d. Stadtarchiv von Köln IV Heft 11. Köln 1887. S. 41ff.

[redacted]

des Marktes einnahm, abgebrochen ist, aber die 132 m lange Fassade der bekannten Ypres Hallen zeigt doch, daß das mittelalterliche Flandern für seinen Tuchverkauf ganz andere Ausmaße in Bereitschaft hatte. Dabei war aber die Gewürzhalle trotz ihres Namens, wie wir bereits sahen, keineswegs den Gewürzen allein zugewiesen, sondern umfaßte auch annähernd den gesamten südeuropäischen Warenhandel. Es ist vielleicht nicht unangebracht, dergleichen zu konstatieren. Wenn die Quellen, Zolltafeln oder auch die Brügger Ordnung der Cruudhalle von 1304, in langen Columnen Drogen und Kolonialwaren aufzählen, läßt man sich leicht zu übertriebenen Vorstellungen über die Wichtigkeit dieses Handelszweiges verleiten, ein Irrtum, der um so eher in der handelsgeschichtlichen Literatur seinen Niederschlag gefunden hat, als sie bisher am ausgiebigsten über italienischen und Levantehandel handelt.

Aber selbst für diese Waren war Flandern mit seinen reich gewordenen Bürgern und seiner starken Genußsucht ein vortrefflicher Käufer. Ob der Italiener im nördlichen Europa außer an den Höfen für seine „goldenen und seidenen Kleider“[1] gleich gute Abnehmer fand, ist fraglich. Dasselbe gilt von allen Luxussachen der Florentiner und Venezianer, die den Zorn der etwas griesgrämigen Flugschrift „von der englischen Staatskunst“ erregten, und für die Granatäpfel und Orangen, die auf den Tisch des Brügger Poorters kamen.

Fassen wir also das Resultat zusammen, so ergibt sich, daß trotz der zahlreichen Nationalitäten, die am Verkehr zu Brügge teilnehmen, das Geschäft mindestens bis 1300, wenn nicht darüber hinaus, zum besten Teil ein flandrisch-europäisches, nicht aber ein intereuropäisches ist. Brügge stellt sich keineswegs als ein „Weltmarkt“ dar, auf dem die abendländischen Völker über die Köpfe der Einheimischen hinweg ihre Waren „austauschen“. Zuzugeben ist, daß im weiteren Verlauf des 14. und 15. Jahrhunderts das flandrische Element zurücktritt, zumal seitdem die flandrische Tuchproduktion nicht mehr den Markt

[1] St. R. 1357—58 — cart. I n. 294; 1361—62 — eb. n. 318.

beherrscht und mit anderen teilen muß. Diese zweite Phase der Entwicklung, wo Brügge vornehmlich als Zwischenmarkt fremder Kaufmannschaften erscheint, ist aber ohne jene erste Epoche nicht denkbar. Als Brügge zum Mittelpunkt des nordeuropäischen Handelssystems sich herausbildet, stellt es den Exportplatz eines gewerbefleißigen Hinterlandes, den Einfuhrhafen für dessen Zufuhr an Rohstoffen und Verzehrungsgegenständen dar. Der auswärtige Händler setzt hier seine Waren an den Flandrer ab, der dafür sein Tuch abgibt. Der Handel, der sich nach diesem Schema vollzog, steht durchaus im Vordergrund; wenn Brügge sonst noch den Durchgangspunkt vom Westen und Osten, Norden und Süden bildet, so hat dies Geschäft zur Zeit des Aufkommens nur eine sekundäre Bedeutung. Erst der Verkehr der Flandrer mit den Auswärtigen hat den der Fremden untereinander großgezogen und nach sich geführt[1].

---

[1] Ich bin also genau zu der entgegengesetzten Anschauung gelangt, wie seinerzeit Ehrenberg, S. 405—406. Er weist Brügge zwar „hochbedeutsame Tuchmanufaktur“ zu, meint dann aber „dem internationalen Handelsverkehre diente es nur als günstig gelegener Zwischenmarkt, auf dem die Waren des Orients wie des Okzidents von fremden Völkern zusammengeführt und gegeneinander ausgetauscht wurden“. S. auch S. 408, wo der „Fremdenverkehr für Brügge eine Lebensfrage und mit Tuchmanufaktur zusammen fast einzige Quelle jenes sprichwörtlich gewordenen Reichtums der flandrischen Metropole“ genannt wird. Seine Ansicht wird als typisch für die einer ganzen Reihe, wenn nicht der Mehrzahl der Forscher gelten müssen.

[redacted]

3. Gästerecht und Handelspolitik.

Einen der Fundamentalsätze des Brügger Gästerechts hat Pegolotti aufbewahrt: L'altre gente forestiere — vorher war von Brügger Bürgern die Rede — non ofano revendere in Bruggia nulla mercatanzia, che comperato avessero in Bruggia. Dieser Satz war schon in der Entscheidung Gräfin Margarethas im hamburgisch-flandrischen Streit 1268 als gültiges Recht anerkannt. Was für die Flandrer in Hamburg gilt: Vendere non poterunt bona, que fuerint empta ibidem, ist auch für die Hamburger in flandrischen Städten bindend[1]. Ebenso wird 1285 dem Brügger Wandschneider verboten, ganze Tuche an den Kaufmann zum Wiederverkauf abzugeben; ausgenommen ist „der rechte Markttag", was nicht wohl anders als die Zeit der Brügger Messe, bedeuten kann[2]. Nach Pegolotti erfolgte nach dreimaligem Zuwiderhandeln Verbannung aus ganz Flandern[3]. Stärker konnte der Gesetzgeber seinem Willen nicht Ausdruck geben. Der In-

---

[1] Hans. U. B. I n. 660.

[2] Recueil S. 459_{12}.

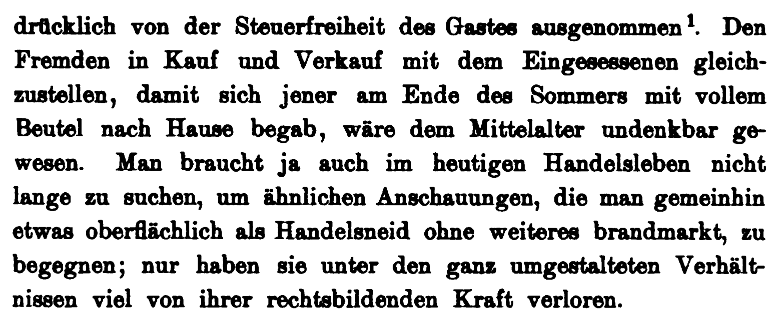
[3] Stein, Privilegien S. 130 Anm. 4 faßt Strafgelder aus den St. R. 1284 und 1311: A quodam Teutonico, quod emit et vendidit infra scabinagium, und Van vremden lieden, die coepen ende vercoepen, vermutungsweise als Bußen für Handelsgeschäfte ohne Makler auf; zweifellos ist unser revendere gemeint. — Stein eb. S. 132 bemerkt übrigens selbst: „Von diesen — geringen — Ausnahmen abgesehen, war mithin den Deutschen nicht gestattet, ihre in Brügge eingekauften Waren dort wiederzuverkaufen". Gewiß nicht! Aber nicht nur den Deutschen, sondern jedem Nicht-Brügger. — Vgl. auch Inv. IV S. 151; eb. S. 153 St. R. 1335—36: Van vremden man, die coept ende vercoept ende gheen poorter en es, 8 lb.

halt des Rechtssatzes ist klar. Jeder „Fremde“, d. h. im Rechtssinne jeder Nicht-Brügger, mochte er nun aus Ypern oder Riga stammen, der Waren in Brügge eingehandelt hat, darf sie in der Rechtsstadt Brügge, im Brügger Schöffentum, nicht wieder veräußern. Schematisch ausgedrückt: Man will um jeden Preis vermeiden, daß Gast A die von B in Brügge erworbenen Gegenstände an C verkauft, dieser sich an D wendet usw. Der Besitz eines gewissen Warenquantums setzt den Fremden zu zwei Rechtsgeschäften instand, sein Verkauf und neuer Einkauf mit dem erlösten Gelde; diese Reihe von Geschäftsabschlüssen fortzusetzen, wird fast mit Vernichtung des Betriebs bedroht. Der freie Vertrieb nach Belieben, der ständige Kauf und Wiederverkauf bleibt ein Vorrecht des Brügger Poorters[1]. Dafür zahlte der fremde Kaufmann keine Steuern, wie das Erkenntnis Margarethas im Hamburger Konflikt scharf betonte[2]. Als daher wegen der Gründung Neudammes verhandelt wurde, war eine flandrische Bedingung das Verbot der Niederlassung außerhalb der projektierten Siedelung „zu dauerndem Aufenthalt“. Natürlich! Sobald sich jemand in einer mittelalterlichen Stadt wohnhaft machte, d. h. nicht nur „residierte“, sondern Rauch und Schmauch unterhielt, mußte er das Bürgerrecht erwerben und die Lasten der Stadt mittragen helfen[3]. So wurden in Flandern die gewerbsmäßigen Geldleiher, die Lombarden, behandelt; sie waren aus-

[1] Privileg der Deutschen und Spanier zu Aardenburg vom 26. Aug. 1280, Hans. U. B. I n. 862: Ke li marchans puissent achater et revendre toutes marchandises ausi frankement comme li bourgois.

[2] Ad solutionem taliarum et assisiarum — — minime tenebuntur, Hans. U. B. I n. 660. — Dem entspricht im Aardenbg. Privileg, eb. n. 862, sans paier assise.

[3] Vgl. Stein, Privilegien n. III: Pro mora facienda. — Über Feuer und Rauch vgl. Frensdorff, Zollordnung S. 130, für Flandern noch den undatierten Entwurf des Aardenburger Stadtrechts, Aardenburg, cout. I S. 129 Art. 39: Item petimus, quod nullus in dicta villa burgensis reputetur, nisi ter in anno quadraginta diebus continuis moram in eadem villa traxerit et hoc scabinis constat ipsum ignem et candelas combusisse. Die gräfliche Regierung ordnete die Frage nach Brügger Rechte.



drücklich von der Steuerfreiheit des Gastes ausgenommen[1]. Den Fremden in Kauf und Verkauf mit dem Eingesessenen gleichzustellen, damit sich jener am Ende des Sommers mit vollem Beutel nach Hause begab, wäre dem Mittelalter undenkbar gewesen. Man braucht ja auch im heutigen Handelsleben nicht lange zu suchen, um ähnlichen Anschauungen, die man gemeinhin etwas oberflächlich als Handelsneid ohne weiteres brandmarkt, zu begegnen; nur haben sie unter den ganz umgestalteten Verhältnissen viel von ihrer rechtsbildenden Kraft verloren.

Ebenso fest gegründet war das Verbot des Detailhandels für den Gast. Selbst das Aardenburger Privileg von 1280, das ihm möglichst entgegenkam, hat daran nicht gerüttelt. Der Fremde sollte „ebenso frei wie die Bürger alle Waren kaufen und wiederverkaufen", aber nur „en gros". Gleicherweise wollten die Venezianer, deren Sturmlauf gegen hemmende Rechtsgewohnheiten sonst vielleicht am erfolgreichsten war, sich mit Geschäften „über einen Ballen an aufwärts" begnügen, falls ihre nach gut kaufmännischer Weise aufs Ganze gehenden Forderungen abgeschlagen wurden[2]. Denn wenn man die Waren in ihren Verpackungen, wie sie aus See und auf dem Frachtwagen einkamen, beließ und sie in diesen Großmassen also Ballen, Sack, Tonne, Kiste und ähnlichem verkaufte, so war der Kaufmann bereits im Bereich des Handels en gros, auch wenn er nur einen Sack oder Ballen abstieß. Pflegten dagegen die Gegenstände in so kleinen Quanten verwandt zu werden, daß ihr Vertrieb durch den Fremden nach „Pfennighandel" ausgesehen hätte, dann legte

---

[1] Das bedeutet im Aardenburger Privileg, Hans. U. B. I n. 862, der Zusatz sans les Lombars. Das vorhergehende sans paier assise gilt nicht für sie. Irrig Stein, Privilegien S. 126, der „ohne Vermittlung der Lombarden" übersetzt.

[2] In primis, quod quilibet tam burgensis quam forensis, inde quod emerit seu emi fecerit aliquas mercationes a Venetis vel qui pro Venetis distringerit, possit eas vendere sive revendi facere, quibuscumque voluerit, et quod Veneti predicti possint inter se vendere et revendere, sicut sibi placuerit; et si hoc generaliter obtineri non possit, obtineatur admodum, quod possint vendere et revendere ad unam ballam et inde supra (1332), Romanin III n. 2.

das Recht eine gewisse Anzahl solcher Quantitäten zusammen, beispielsweise 20 Brote Venedig- oder Damaskus-Zucker, 6 Leinwandrollen aus Bavay, 8 Stücke Weißblech und dergl. mehr. Es war das Minimum, unter das der Gasthandel nicht hinabgehen durfte. Wie wir schon aus den wenigen Beispielen sehen, differierten die Bestimmungen vollkommen. Hier gaben die im allgemeinen sehr stabilen Handelsgewohnheiten den Ausschlag, und das Mindestmaß mochte sich danach richten, welche Partien in der Praxis jedesmal am liebsten weitergegeben wurden. Ermöglicht wurde es natürlich erst dadurch, daß die Art der Emballage stets ein und dieselbe blieb; sie hat sich denn auch in einigen Warengattungen bis in die neueste sonst so grundverschiedene Zeit erhalten. Auch sorgte der Aufseher und die Geschworenen der Gewürzhalle dafür, daß der Handel von Gast zu Gast sich in dieser vorgeschriebenen Bahn bewegte[1].

Wir wenden uns einer dritten, ebenso interessanten wie schwierigen Materie des Brügger Handelsrechts zu. Andere Städte haben das ius emporii besessen, d. h. nur ihren Bürgern den Kauf von Fremden zugestanden und den Abschluß von Handelsgeschäften zwischen zwei Gästen verboten. Hat in Brügge die Bürgerschaft gleichem Ziele zugesteuert, und was hat der fremde Kaufmann oder seine heimische Autorität getan, um ein verbrieftes Recht auf den freien Gasthandel zu erlangen?

Walther Stein hat zuerst auf die Bedeutung dieser Frage aufmerksam gemacht[2]. Es ist in der Tat evident, daß der intereuropäische Handel, wenn nicht unmöglich, so doch sehr erschwert wurde, wenn Brügge seinem Swinstapel ein ius emporii an die Seite stellte. Es hätte ein bedeutendes Hindernis auf dem Wege Brügges zum europäischen Zwischenmarkt gebildet.

---

[1] Es ist wieder die instruktive Ordnung der Brügger Grundhalle (halle d'espices) von 1304, Hans. U. B. III n. 604 S. 419, welche solide Auskunft gibt. Auch eine Keure des Knochenhaueramts zu Brügge von 1377, eb. S. 265, sei erwähnt, die „über See und Land kommendes Fleisch“ nur „im großen“, nämlich nicht weniger als 1 t zu verkaufen gestattet. — Auf den Groß- und Kleinverkauf gehe ich unten noch näher ein.

[2] Privilegien S. 124 ff.

Ehe wir das ziemlich spärliche, auch lückenhafte Urkundenmaterial ins Auge fassen, tun wir gut, zunächst die Stellung der beiden Gewalten, die für die Regelung des Gasthandels überhaupt in Frage kamen, Landesherr und Stadt, zu charakterisieren. — Die flandrischen Grafen haben sich gleich den älteren englischen Königen gegen den Fremdkaufmann durchaus zuvorkommend gezeigt, falls nicht gerade ihre feudal-dynastische Politik es anders wollte. Sicherer Verkehr und liberales Recht ist dem Gast zugesichert. Nach Möglichkeit hat man auch versucht, bei internationalen Verwickelungen diese Zusagen aufrechtzuerhalten; wenn etwa der englische König seinen schottischen Feinden den Boden Flanderns zu verbieten wünschte, so ist das Ansinnen ihm entweder rundweg abgeschlagen oder stillschweigend unberücksichtigt geblieben. Auch in der Spanne Zeit, als Philipp IV. von Frankreich die Grafenrechte ausübte, sind die deutschen Kaufleute formell mit großer Zuvorkommenheit von beiden Parteien behandelt. Der französische König hat sich für Brügge, Guido für das ihm noch anhängende Flandern um ihren Verkehr bemüht; während umgekehrt Lübeck, stets rührig und konsequent in seiner Wohlfahrtspolitik, sich schleunigst mit den neuen französischen Machthabern auf guten Fuß stellte[1]. Der Fremdhandel füllte die Zollkassen und erhöhte Meß- und Markteinnahmen, das war für die Landesherren gemeinhin ausschlaggebend. Anderseits hat das flandrische Dynastenhaus mit Verleihungen, die seine Geldinteressen auf die Dauer schädigten, zurückhalten können, da die Handelszüge auch ohne Zollerlaß auf Flandern konvergierten. So ist keine einzige Zollbefreiung von Fremdkaufleuten auf flandrischem Boden bekannt. Wollte der Nachbar, der Herzog von Brabant, dagegen den Fremdhandel nach seinem Antwerpen ziehen, so mußte er sein Angebot schon sehr viel günstiger gestalten. Antwerpens außerordentlich liberales Gästerecht, das auf 1315 hinabreicht, ist davon Zeuge; es hat den Scheldehafen nicht zum wenigsten befähigt, später Brügges Erbschaft anzutreten.

---

[1] Vgl. Hans. U. B. I n. 1237, 1247—1249. 1253—56, 1279; eb II n. 1.

Bei der Dyarchie, die das flandrische Staatsleben am Ausgang des 13. Jahrhunderts darstellte, indem der Graf und seine fünf Guten Städte sich ziemlich die Wage hielten, hatten es die Brügger Bürger nicht nötig, in handelspolitischen Fragen, die ihnen so tief ins eigene Fleisch schnitten, ohne weiteres den Wünschen der gräflichen Regierung sich anzubequemen. Man könnte also gegen fremdenfreundliche Maßnahmen des Grafen heftige Opposition im Schoße der Stadt erwarten. Aber das Interesse der Bürgerschaft an Beschränkung des freien Gasthandels war zwar vorhanden, aber doch geringer als in anderen Städten, die ein ius emporii ausgebildet haben. Zunächst berührten sich Fremd- und Eigenhandel kaum. Stellten Deutsche und Spanier ihre Waren auf den Markt, so gab es in Brügge keine einflußreichen Händlergruppen, die sich dadurch beschwert fühlten, da in der Stadt weder ein deutsches noch ein spanisches Geschäft existierte. Der Wollhandel wurde mindestens bis zu den englischen Wirren der 70er Jahre nicht geschmälert, während Haus- und Weinschankbesitzer verdienten und der Hosen- und Tuchhandel florierte. Das sollte sich übrigens auch vor Augen halten, wer immer noch mit Vorliebe Brügge als Friedensstörerin hinstellt. Den Klagen der Kaufleute über die schlechte Behandlung in der Stadt wird viel zu viel Gewicht beigelegt. Ein so subjektiv gefärbtes Material ist, wenn überhaupt, nur mit der größten Vorsicht zu benutzen, wo es sich um Abwägen von Recht oder Unrecht handelt. Wann hätte der Kaufmann nicht über „schlechte Zeiten“ geklagt? Dabei war der mittelalterliche Handel nicht in dem Maße wie der moderne, aber doch auch empfindlich gegen Schikane, die unabhängig vom guten Willen der Stadt von Beamten und Privatleuten ausgeübt werden konnte. Wenn uns die urkundlichen Quellen immer nur über leidige Streitigkeiten berichten — es fehlt ja jede statistische Auskunft — so ist trotzdem nicht zu vergessen, daß von 1250—1360 nur drei deutsch-flandrische Verwicklungen gezählt werden. Eine langlebige Firma von drei Generationen erfuhr also unter dem jeweiligen Chef vom Großvater bis zum Enkel nur eine einmalige Verkehrsstockung.

Was nun das spezielle Problem der Berechtigung der Fremden zum Abschluß von Handelsgeschäften untereinander anlangt, so gibt Steins glücklicher Urkundenfund, der das Projekt der Gründung Neudammes aufdeckte, auch darüber Auskunft, daß in der neuen Kaufmannsstadt am Swin Gast mit Gast frei handeln sollte. Vielleicht vornehmlich um dieses Rechtes willen dachte man an eine Stadtgründung mitten im dichtbevölkerten und verkehrsreichen Flandern, da die allgemein herrschende Anschauung eben nur Bürgern unbeschränktes Verkaufsrecht an einem Handelsorte außer der Meßzeit zusprach. Ebenso wurde in dem Privileg, das Graf Guido den Fremdkaufleuten anläßlich ihrer Sezession nach Aardenburg am 26. Aug. 1280 ausstellte, Freiheit des Gasthandels proklamiert. Lübeck, von dem wieder einmal die Initiative ausging, hat diese Konzession als die allerwichtigste betrachtet[1], und wir haben allen Grund, den sachverständigen Herren an der Trave zu glauben. Hier wie in Neudamme gab der Landesherr den Ausschlag; aber wie stand es mit Brügge? 1280 war dort eine gleiche Freiheit zweifellos nicht urkundlich fixiert, und ebensowenig bestand ein gegenteiliges Verbot zu Recht. Eben um diese Zeit, als der Gasthandel zunehmende Bedeutung gewann, wurde die Frage überhaupt erst brennend. Die Kaufleute haben damals über „Bedrückungen“ geklagt, worunter Stein auch die Hemmung freien Gastverkehrs verstehen möchte. Es ist wahrscheinlich, aber eine Urkunde spricht immerhin nicht davon. Denn unter den Beschwerdepunkten der Fremden stehen Zoll und Wage obenan. Auch die Forderungen für Zurückverlegung des Stapels wissen nichts davon, daß die Brügger in den Weg traten, wenn Gast mit Gast Geschäfte abschließen wollte[2], und endlich untersagte die Brügger Antwort auf die Sezession der Fremden, eine Verordnung vom 28. September 1280, „Einungen zu machen auf

[1] Auch dies ist ein Ergebnis von Steins scharfsinnigen Untersuchungen.

[2] Vgl. die Eingabe der Spanier, Gheldolf IV n. 19 u. 20, ferner HR. I 1 n. 27: Pro retractatione injuriarum factarum in Flandria tam in theloneis quam ponderibus, und Hans. U. B. I n. 891.

Lebensmittel oder auf das, was zu Lebensmitteln zugehört". Also Ringbildungen unter den Kaufleuten waren vorangegangen und hatten die Preise für Verzehrungsgegenstände in die Höhe getrieben. Das Brügger Verbot war ein Rüstzeug der mittelalterlichen Stadtwirtschaftspolitik, mit dem sich die Tendenzen gegen den Gasthandel waffneten. Man konnte unter dem Vorgeben, solchen verpönten Preistreibereien vorzubeugen, dem Handel von Gast zu Gast ein Ende bereiten und den Bürger zum obligatorischen Teilnehmer an jedem Handelsgeschäft machen. Im unruhigen Jahre 1280 war dergleichen nicht ausgeschlossen. Auch die englischen Kaufleute haben 1282, dem Jahre der Versöhnung zwischen Brügge und seinen Handelsgästen, in ihr Privileg aufnehmen lassen, daß sie ihre Waren an jedermann verkaufen dürften[1]. Die Deutschen mußten sich noch bis 1309 gedulden, ehe Brügge für sie die Freiheit des Gasthandels formell anerkannte. Erst damals, als Flandern sich Philipps IV. Rache für Kortryk in langwieriger, verlustreicher Fehde erwehrt hatte, erwies sich der durch abermalige Sezession nach Aardenburg ausgeübte Druck als stark genug, das zähe Gemeinwesen zur Nachgiebigkeit zu bringen. Auch diesmal hatte der Landesherr sich zuvorkommender als Brügge erwiesen[2].

Es fällt auf, daß die Fremdkaufleute ihr 1280 für Aardenburg verbrieftes Recht auf ungehinderte Geschäftsabschlüsse zwischen Gast und Gast durch ihre Rückkehr nach Brügge mit einem noch länger unsicheren Zustand vertauschen. Auch sonst hatten Deutsche und Spanier in Aardenburg alles, was sie begehrten, Vertretung durch vier Prokuratoren, ein gemeinsames Siegel, eine Wageordnung, Schutz gegen ausbeutende Wirte und Makler, Sicherung vor Arrest und dergl. mehr, und doch wandte

---

[1] Vgl. oben S. 66; Art. 6 des Privilegs bestimmt: Ke li dit marchaunt puyssent demoreir en Flaundres et ameneir lur avoir la u il vodrunt et vendre a ki il vodrunt, paiaunt dreite custumes, saunz estatut feire contre choi.

[2] Der Graf urkundet schon 1307, Hans. U. B. II n. 121; das Brügger Privileg, eb. n. 154. Über den Gästehandel handelt in beiden Urkunden § 2.

sich alles nach Brügge zurück. Die Fremden haben demnach eher auf die größere Bewegungsfreiheit als auf den Brügger Markt verzichtet, übrigens ein schlagender Beweis, daß der Kaufmann von Osten und Westen, der Spanier und Deutsche, nur recht wenig miteinander „auszutauschen" hatte. Der eigentliche Grund für das Aufgeben Aardenburgs war der, daß eine gräflich-flandrische Verordnung Aardenburg nicht im Handumdrehen Brügge zur Seite stellen konnte. Die Schwerkraft der wirtschaftlichen Verhältnisse war mächtiger als das Pergament, mochte es auch noch so viele „Vorrechte" versprechen.

---

4. Der Kaufmann.

Die Handelsgeschichte sollte sich mehr als bisher geschehen nach dem Kaufmann, seinem Betriebe und Gebahren umsehen. Ist erst einmal eine Reihe von Kaufmannstypen herausgearbeitet, so kann man sich von dort aus auf das psychologische Gebiet vorwagen, das trotz einzelner Versuche noch längst nicht genügend erforscht ist. Auch der Einwurf, daß der mittelalterliche Geschäftsmann immer mit den Waren handelte, die sich ihm gerade darboten, ist nicht stichhaltig. In der vorliegenden Arbeit ist nicht zu Unrecht, sollten wir meinen, vom Genter Tuchkaufmann und vom Brügger Wollimporteur die Rede gewesen. Sehen wir uns weiter Geldersen an, der einen Typus des norddeutschen Kaufmanns darstellt, so gibt er sich zwar mit zahlreichen Warenserien ab; aber die Tuche dominieren mit 86 %[1]. Kurz, unsere Erkenntnis wird mehr davon profitieren als von den ebenso beliebten wie billigen Bemerkungen über „gewaltige Warenmengen", „lebhaften Verkehr" und wie die Phrasen sonst noch heißen.

Nun hat man aber das Dunkel der Vergangenheit nach einer anderen Richtung hin durchleuchtet, worüber noch einige Worte zu sagen sind. Der moderne Handel wird theoretisch zumeist in Groß- und Detailhandel zerlegt. Wir haben hier den Wert oder vielmehr Unwert dieser Begriffe für die Theorie der heutigen Wirtschaft nicht zu erörtern[2]; da man aber auch im

---

[1] Nach Nirrnheim, Einl. S. 65, berechnet.

[2] Victor Mataja, Art. „Handel" im Handwörterbuch der Staats-Wissenschaften 2. Aufl. Bd. 4. Jena 1900. S. 968 konstatiert, daß beim Großhandel die einzelnen Geschäfte zumeist bedeutender sind und im allgemeinen der Detailhandel auch Kleinhandel ist. R. van der Borght,

Mittelalter Groß- und Kleinhändler gesucht hat, können wir diese Bezeichnungen nicht unbesehen passieren lassen. In unseren jetzigen Seestädten — und dort sollte man billig und füglich zuerst anfragen — kennt der lebendige Sprachgebrauch weder Groß- noch Kleinkaufleute. Was der Theoretiker mühsam als Großkaufmann definiert, heißt Kaufmann schlechthin; den Inhaber eines jeden Kolonial- und Delikateßwarengeschäfts wie in Binnendeutschland als „Kaufmann" zu bezeichnen, fällt niemandem ein. Daß er auch „handelt", kommt kaum je zu Bewußtsein. Der einzig maßgebende Gegensatz ist das Kontorgeschäft und der „offene Laden", der englische merchant und shopkeeper. Eher als auf die modernen Verhältnisse läßt sich auf das Mittelalter die Scheidung nach Groß- und Kleinhandel anwenden, sobald man den damaligen Maßstab anlegt. Fruchtbarer noch wird das zweite Prinzip sein. Denn im Grunde interessiert vor allem die Frage, wie weit der mittelalterliche Kaufmann vom Handwerker abrückt. Da vertritt nun den shopkeeper der Händler, der von einem bestimmten Verkaufsstand aus auf der Halle, dem Markt, unter den Toren seine Waren vertreibt. Dieser Handel wird nicht immer von berufsmäßigen Handelsleuten ausgeübt; doch wollen wir hier einmal von Marktbauern und verkaufenden Handwerkern absehen. Dem Standhändler steht auch damals der Kaufmann gegenüber. Seine Waren lagern in Kellern und Speichern, und die Schreibstube im Hause oder der große Zahltisch ersetzen die späteren Kontorräume. In Brügge heißen Deutsche oder Katalanen ebenso wie die Tuchkäufer des Gewerberechts einfach Kaufleute, Beispiele, die sich noch beliebig vermehren ließen. Unter diesen Fremdkaufleuten, die jährlich zu Hunderten im Swin landen, sind zahlreiche kleine Leute, die auch den Kleinverkauf ausüben möchten.

Handel- und Handelspolitik. Leipzig 1900. S. 12 lehnt die Größe des Betriebs als charakteristisches Merkmal für die Unterscheidung von Groß- und Kleinhandel ganz ab. Beide sehen den maßgebenden Unterschied darin, daß der Großhandel an Wiederverkäufer oder Industrietreibende absetzt, der Detailhandel den Konsumenten direkt erreicht.

Eine Bude aufschlagen, die Straßen der Stadt mit Pack und Wägelchen durchziehen, ist ihr Geschäftsideal. Dem legt sich aber das Gästerecht in den Weg, das den Verkauf des Gastes auf den Handel en gros beschränkt. Solange der Gast also in Brügge weilt, ist er als Wareneigner an den „Großhandel" gebunden, wenn er auch in seiner Heimatstadt Wandschneider oder Krämer ist. Ebenso wird der Brügger Bürger außerhalb seiner Stadt behandelt; ein Blick auf die Yprer Meßbriefe genügt zur Feststellung, daß die Summen bei den einzelnen Geschäftsabschlüssen durchweg nicht unbedeutend sind. Es fragt sich nun, ob dieser Brügger Kaufmann in seiner Vaterstadt gleichfalls detailliert. Unter der Voraussetzung, daß der Kaufmann, wie wir das Wort verstehen, die Londoner Hanse besitzt, scheidet zunächst die Masse der Höker, Händler mit Butter und Käse nach Pfennigwerten, Fischverkäufer, Krämer und Hausierer aus[1]. Ganz im Gegensatz zu den deutschen Städten ist ihnen im Rechtsgebiet der Londoner Hanse das ganze 13. Jahrhundert hindurch der Fernhandel direkt untersagt und ihr Emporrücken denkbar erschwert. Es gibt allerdings auch im 13. Jahrhundert detaillierende Standhändler, denen man die Hanse nicht vorenthalten hat, nämlich die Wandschneider. Schon der Drapier vertreibt die Tuche nicht im Ausschnitt, sondern im ganzen, allerdings noch hinter seinem Tresen. Beide entsprechen unseren häufig vorzüglich situierten Besitzern größerer Ladengeschäfte. Weil sie nicht mit ihrer Hände Arbeit Brot erwerben, hat man sie nicht aus der kaufmännischen Genossenschaft ausgeschlossen; doch haben sie später zu der Poortersozietät, der Nachfolgerin der Hanse, sicherlich nicht gezählt. Zudem treten Wand-

[1] Lat. Stat. § 2: Casearii et buturiari[i], hoc est qui caseum scindunt et vendunt denariatim et butirum similiter; Middelburger Stat., Hans. U. B. I n. 694: Piscium carniumque venditor vel ille, qui pisces sive carnes assat vel coquit venales; illi etiam, qui caseum, butyrum, adipem vel unguentem aut sepum vel hiis similia venalia habent, — — mercator etiam, qui vulgo mercenarius dicitur, worunter 1. der seßhafte, nicht schöffenbare Krämer, 2. der Hausierer verstanden wird. Auch der Altkleiderhändler und wer Fische auf der Faust (per manum) am Markt verkauft, ist nicht gildefähig.

schneider und Tucher gerade in Brügge verhältnismäßig zurück, und Woll- und Weinhändler bilden die Oberschicht des Handelsstandes. Daß der Weinkaufmann zugleich den Weinzapf ausüben läßt, wird die Meinung von seinem Geschäftsbetrieb nicht beeinflussen, es sei denn, daß man die modernen, Hotels besitzenden Weinfirmen oder die alten Tabakgeschäfte, die wohl im selben Hause neben dem Kontor Zigarren denariatim verkaufen, dem Kleinhandel zuweisen will. Im Wollhandel endlich besteht eine scharfe Scheidung zwischen Klein- und Großhändler. Im Kleinverkauf spricht man nach Analogie von Weinzapf von „Wolle zapfen“. Als Grenze zwischen Wollhandel und Hökerei gilt das „Sechstel“ eines Sacks, also 60 lb. Es war wohl die gewöhnliche Partie, die der Tucher vom Kaufmann bezog. Wenn in Deutschland jedes Geschäft in den Großhandel hineinwachsen konnte, so ist in Flandern der Umsatz im großen keineswegs freigegeben[1]. Anderseits legt der Poorter sich selbst hinsichtlich des Kleinverkaufs keine rechtliche Beschränkungen auf. In seinem Hause hängt die Wage bis zu 60 lb. Aber gleichwohl handelt er nun nicht selbst nach Pfennigwerten, sondern bedient sich vielmehr der öffentlichen Wage. Wenn man den Kleinverschleiß des Hökers so streng verpönt hatte, so läßt ihn beim Poorter, wenn nicht das Recht, so doch die Sitte nicht zu.

Um 1300 gibt es in Brügge also eine Gruppe von mittelalterlichen Großhändlern. Es ist das Resultat einer langen Entwicklung. Vom Hausier- und Wandervertrieb war der Handel über den Meßverkehr zum ständigen Handelsort fortgeschritten;

---

[1] Über den Brügger Wollhandel vgl. Recueil S. 456_1; über den Wollzapf eb. S. 389_{22}, 390_1. Die dort gebrauchte Wendung: Die wulle tapt, entspricht dem lanam manutenus ad forum vendere des Middelburger Statuts, Hans. U. B. I n. 694; für Arras vgl. Recueil n. 77 S. 196_{18}, für St. Omer Giry S. 328. — Die Beschränkung des Großverkaufs ist für Ypern, also einer Stadt der Londoner Hanse, überliefert bei van der Linden n. II S. 106. Die deutschen Verhältnisse nach v. Below S. 6 f. und dessen Ausführungen in der Historischen Zeitschrift N. F. Bd. 60 S. 266. — Daß der Sack Wolle in Brügge 360 lb., das sestendel also 60 lb. wiegt, bei Ulman Stromer. Chroniken Nürnberg I S. 102.

zu Hausierpacken und Meßbude war der geräumige Handelshof hinzugekommen. Seitdem am Ende des 11. oder Beginn des folgenden Jahrhunderts die Gilde von St. Omer ihre Satzungen aufzeichnete, hatten sich die damals noch so einfachen Verhältnisse im Handelsleben bedeutend kompliziert. Diese Schlacken der Entwicklung sind es auch, die es in Brügge zu einer ausschließlichen Genossenschaft von Großhändlern nicht kommen ließen. Die Londoner Hanse des 13. Jahrhunderts hatte noch die Zwischenstufen des Wandausschnitts und der Tucherei überkommen, und die spätere Poorterie bestand infolge des wirtschaftlichen Wechsels vielleicht schon mehr aus Rentnern und Grundbesitzern als aus Berufskaufleuten. Seitdem vertreten eher die in Brügge residierenden Fremdkaufleute den mittelalterlichen Großhandel als die Einwohnerschaft der Stadt. Im ganzen ruhte der Handel auf breiter demokratischer Basis, und Handelsmagnaten waren im Warenhandel nur selten. Um so weniger sind bei diesen „Großkaufleuten“ Warenmengen zu erwarten, die dem modernen Auge einigermaßen imponieren. Mittelalterlicher und heutiger Umsatz läßt eben gar keine Vergleiche zu.

Schluß.

Unsere Untersuchung weilte länger bei Anfang und Mitte des 13. Jahrhunderts, um dann sein Ende und den Beginn des neuen Säkulums nicht mehr zu verlassen. Damals erfährt das Problem der älteren Brügger Handelsgeschichte, das Verhältnis des Eigen- zum Fremdhandel, in der Tat seine Lösung. In den beiden letzten Jahrzehnten nach 1280 erlebt Brügge eine glänzende Frühblüte, wenn es auch an Vorboten nahender Stürme nicht mangelt. In den Monumentalbauten der Hallen prägen sich die architektonischen Züge der Stadt kräftig aus; man kann große Kanalbauten und die Stadtbefestigung ausführen und die teuren Käufe zur Ausdehnung der städtischen Rechtssphäre und Erwerbung wichtiger Rechte bar bezahlen. Es verbreitet sich die Wohlhabenheit, die später die großen pekuniären Opfer im Kampf gegen Philipp den Schönen ermöglicht. Nimmt man die städtische Bauperiode zum Maßstab, so ist Brügge anderen Städten, etwa dem brabantischen Brüssel, um ein volles Jahrhundert voraus. Den Grund zu dieser Prosperität hatte der Aktivhandel und die eigenen Gewerbe gelegt; der Ausbau kommt schon mit auf das Konto des Fremdhandels. Denn gerade um 1280 schneiden sich die Kurven des Eigen- und des Gastverkehrs. Jene fällt infolge äußeren Drucks und innerer Mißstände, diese ist im Steigen begriffen. Mehr und mehr wendet sich die Bürgerschaft Berufszweigen zu, die der Fremdenstrom mit sich bringt. Mit Recht ist das überraschende Aufblühen des Maklergewerbes als Kennzeichen des wachsenden ausländischen Verkehrs bezeichnet[1]. Der Theoretiker hat es ja

[1] Stein, Privilegien S. 126.

leicht, darauf hinzuweisen, daß nur ein solider Aktivhandel dauerndes Gedeihen der Stadt sicherte, sein Einschwinden also ein höchst gefährliches Symptom darstellte. Entscheidend war, daß der damaligen Generation innerhalb der Brügger Tore Gewinn leichter und reichlicher zufiel als aus dem erschwerten überseeischen Warenvertrieb mit seinen Gefahren und Plackereien. So steht denn die Stadt in der Folgezeit unter dem Zeichen des Fremdhandels und wird die erste Fremdenstadt Europas. Es gibt Verdienst in Fülle, wenn die Herbergen besetzt sind; es herrschen Rückgang und Verfall, sobald der Zustrom aussetzt. Daher muß das mächtige Brügge, das den Heeren Frankreichs Trotz bieten kann, sich bücken und Vergleiche suchen, wenn der anspruchsvolle Fremde mit dem Verlassen der Stadt Ernst macht. Es muß für Verfehlungen aufkommen, an denen das Gemeinwesen gänzlich unschuldig ist. Schließlich hat sich der Fremdhandel doch als Danaergeschenk erwiesen. Dem späteren Brügge fehlte das handelspädagogische Moment, das eine Stadt mit armen Hinterland zu Frachtschiffahrt und Auslandhandel antreibt und von Geschlecht zu Geschlecht wagemutig und arbeitsam erhält.

Exkurs I.

Die angebliche Gründung des Brügger Markts und die Einführung der Weberei durch Graf Balduin III. von Flandern.

Eine ganze Reihe älterer und neuerer Arbeiten, belgische, deutsche, englische und französische in bunter Reihe bringen diese beiden Angaben oder beschränken sich nach ihrem jeweiligen Thema auf eine derselben. Dabei ist eine so unhaltbar wie die andere. Von Balduin III. weiß man nur, daß er jung an den Blattern starb[1]. Da somit Kriegstaten von ihm nicht zu berichten waren, knüpfte man im 16. Jahrhundert die ungereimten wirtschaftlichen Theorien von der Entstehung des Marktverkehrs und der Weberei an seinen Namen. So hat der noch immer zuviel zitierte Jakob Meyer[2] die Angabe der Marktgründung. P. d'Oudegherst[3] kennt wenigstens den Mangel an Quellen über Balduin III.; er entnimmt seine Angaben — darunter Anordnung des Tauschverkehrs! — der Grabschrift zu St. Bertin. Sein Herausgeber Lesbroussart fügt aus Joannes Buzelinus[4] noch einen Tauschtarif hinzu: eine Gans = 2 Hühner usw. Dessen Quelle Marchantius[5] hat endlich alle Angaben in schönster Vollzähligkeit beisammen: Einführung der Weberei im

---

[1] Vanderkindere I S. 293.

[2] Commentarii sive annales rerum Flandricarum. Antwerpiae 1561. z. J. 958.

[3] Annales de Flandre, hrsg. von M. Lesbroussart. Gent 1789. I S. 171.

[4] Gallo-Flandria Sacra et Profana. Dein Annales Gallo-Flandriae. Duaci 1624. ann. S. 143.

[5] Jac. Marchantii Flandria Commentariorum l. IV. Antwerpiae 1596.

Jahre 959 nach Flandern, Stiftung der Märkte, Tauschverkehr und Tauschtarif.

Was außer der mehr als verdächtigen Herkunft — noch die Reimchronik[1] hat keine der späteren Entstellungen — gegen diese Nachrichten spricht, bedarf kaum noch der Erwähnung. Der angeordnete Tauschverkehr nebst Tarif sichtet sich selbst. Woher die Weberei eingeführt wird, bleibt völlig unklar. Ist 958 oder 959 zu Turholt und Brügge ein Wochenmarkt errichtet, so stimmt es mit Turholt nicht, das erst viel später zur Stadt wird, ist die Messe gemeint, widerspricht es der Urkunde, die erst 1200 Brügge mit einer Messe begabt.

Exkurs II.

Brügger Privilegien in England.

Am 26. März 1223 erließ Heinrich III. an die Baillifs von Bristol ein Schreiben, in dem er erklärte, er habe sich „nach der Urkunde König Johanns von der völligen Zoll- und Abgabenfreiheit der Bürger von Brügge in England überzeugt." So hat Höhlbaum burgenses de Bruges in der Urkunde[2] übersetzt. Ferner sah er unser Brügge als Wohnort der Leute an, gegen deren urkundliche Freiheiten sich die Einwohner von Shrewsbury zu König Johanns Zeit (1215) vergangen haben sollten[3]. Endlich stellte er einen Freibrief aus dem ersten Jahre Heinrichs III. damit zusammen[4]. — Nichts von alledem bezieht sich auf Brügge in Flandern. Johann wie Heinrich III. meinen jedesmal Brugia, Bridgnorth Salop, am Severn. Es hat die homines de Salope zu Nachbarn und untersteht dem Vicecomes von Shropshire[5]. Dieser Ort ist frei „von Zoll und anderen uns zukommenden Abgaben innerhalb unseres ganzen Gebietes". Denn zugleich

[1] V. 201—222.

[2] Sein Regest Hans. U. B. I n. 154; die Urk. bei Hardy, Rot. Litt. Claus. II S. 538.

[3] Eb. S. 538. — Regest Hans. U. B. I n. 126.

[4] Höhlbaum, Hanse S. 161 Anm. 4.

[5] Vgl. etwa Hardy, Rot. Litt. Claus II S. 418.

werden Briefe desselben Inhalts an drei andere englische Städte ausgestellt. Bei den Freiheiten handelt es sich auch um eine königliche Mühle außerhalb der Stadt Bridgnorth[1]. Die letzterwähnte Urkunde endlich gehört gleichfalls nach England[2].

Bleibt noch ein Befehl an die Baillifs von Southampton vom 27. April 1227[3]. Wiederum heißt es schlichtweg burgenses de Bruges ohne einen entscheidenden Zusatz wie etwa in Flandria. Freiheiten sind ihnen zu Königs Johanns Zeit verliehen worden, und sie haben sich damals derselben tatsächlich bedient. Jetzt hat sie ihnen Heinrich III. bestätigt, und die Baillifs werden angewiesen, sie zu Friedenszeit in ihrem Genuß zu belassen. Diese letzte Wendung entscheidet. Eigene Untertanen Heinrichs III., wie die Leute von Bridgnorth, können nicht gemeint sein, nur für Nichtengländer, deren Landesherr der Krone England absagen kann, hat die Beschränkung der Gültigkeit des Freibriefs auf Friedenszeit Sinn[4]. — Über das Datum des Privileg Johanns, das wir demnach für das flandrische Brügge in Anspruch nehmen, lassen sich nur Vermutungen anstellen. In Urkunden von 1208 und 1209 wird Brügge nicht weiter hervorgehoben. Ebenso nennt ein Schreiben Johanns vom 17. April 1213 Ypern, Gent, Brügge und Lille gemeinschaftlich. Ypern hat sich an demselben Tage eine gleichlautende Urkunde ausstellen lassen[5], während wir von Brügge ein Gleiches nicht wissen. Wahrscheinlich ist erst im letzten

---

[1] Hardy, Rot. Litt. Claus. II (28. Juni 1227): Extra villam de Bruges.

[2] Sie war Höhlbaum von Ludwig Rieß aus Mag. Rot. 2 Henry III Rot. Ia Salopeshira in Add. ms. 4565 fol. 94 mitgeteilt. — Gilliodts, cart. I 85 hatte also sehr recht mit seinem Zweifel an der Identität dieses Bruges mit dem flandrischen.

[3] Hardy, Rot. Litt. claus. II.

[4] Southampton ist der Landungsplatz für Winchester und seine Messe. Zu Winchester konnte man in die Brügger Hanse aufgenommen werden. Daß die libertates überhaupt Handelsfreiheiten sagen, erhellt daraus, daß die Instruktion an die Beamten des Hafenplatzes der Südküste gerichtet ist.

[5] Cart. I n. 26, 28, 29 — Hans. U. B. I n. 77, 79, 101.

Jahre König Johanns 1216 die Verleihung erfolgt; wenigstens registrierte ein 1741 aufgenommenes Inventar des Brügger Stadtarchivs zu diesem Jahr ein Handelsprivileg der Brügger in England[8]. Noch weniger wissen wir von dem Inhalt der Urkunde; es ist nicht auszumachen, ob die Freiheiten einfache Rechtssicherheit verbürgten wie das spätere Privileg von 1260 und seine Bestätigungen oder ob man sich der bevorrechteten Stellung von St. Omer näherte.

Exkurs III.

Zum Wollhandel in England.

Über Einzelheiten der Wollausfuhr geben lehrreiche Auskunft St. R. 1341—42 — cart. I n. 264. Es handelt sich um eine Lieferung Eduards III. an die Stadt Brügge. Zwei städtische Kommissare überwachten das Verpacken der Wolle. 28 Wochen dauerte es im ganzen, ehe die Wolle endgültig im Seeschiff verstaut war, wovon elf Wochen auf die Arbeit im Hafen entfielen. Die Lieferungen — es ist immer nur von 286 Sack die Rede — mochten erst nach und nach eintreffen. Nach der Abnahme aus dem Kgl. Speicher zu Exeter klassierte ein gelernter Arbeiter die Wolle, der im ganzen für Lohn, Kost und einen Gehilfen 6 s. pro Tag bekam, worauf drei Arbeiter für 2 s. täglich das eigentliche Verpacken in grobe Leinwand besorgten. Folgte der Wagentransport von Exeter nach Topsham (Copsam), der 12 s. pro Sack kostete; vom dortigen Speicher in Leichter zu überführen, belastete den Sack weiter mit 18 d., wozu noch die Leichtergebühr von 12 d. trat. Über die Schiffsfracht sind wir nicht unterrichtet. Außer den Arbeitern und Trägern waren noch eine Wachmannschaft von 3 Mann mit 2 Pferden und 2 Wächter zu Topsham zu unterhalten. Im ganzen zahlte die Stadt für die 28 Wochen an Löhnen, Speichermieten zu Exeter und Topsham, Packleinwand usw. 916 lb. 7 s., darunter an Geschenken und Trinkgeldern in Exeter 116 lb. 8 s., am englischen Hofe 127 lb. 13½ s. Vom Kgl. Lagerraum bis zum Seeschiff war jeder Sack Wolle um ca. 3 lb. 6. s. 2 d. verteuert.

---

[8] Auch zu 1218. — Inv. Intr. S. 70 f.



Anhang.

Aus den Yprer Meßbriefen* 1251—1291.

Abkürzungen: Br. = Bruder.
f. = fis, fieus, fius.
jov. = jovene, jovenes.
M. = Messe.
p. = pere.
v. = valet, vallet.
Wwe. = Witwe.
{ } bezeichnet solidarische Haftung der Schuldner.

* Nach den freundlichst zur Verfügung gestellten Listen des Herrn Prof. G. Des Marez-Brüssel.

I. Deutsche.

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Herkunft	Schuldner[1]	Schuldsumme	Gelieferte Ware	Zahlungstermin	Bemerkungen
1	*1272 Aug. 3*	Hildeghier Henri	*Köln*	Salemons Balgh li preues	59 m. art.	—	*St. Remigius*[2]	
2	„ *Sept. 4*	Godescal le Noir	*Lübeck*	Nicholes Firtons	144 l. st.	—	*Ypern M.*	
3	*1273 Sept. 17*	Heins frere signor Zeghebode *und* Tideman Keizeling	„	{Bauduins Poulain / Jakemes Akart}	93 l. st.	—	*Lichtmeß*[3]	
4	*1274 Sept. 26*	Jehan Wulfan	*Hamburg*	Jehan Schorboet	38 l. st.	—	Behourdich[4]	
		„	„	{Nicholes li Ammans / Thierris li Ammans}	57 l. st.	—		
5	*1275 April 17*	Thiereman Calcrus	*Köln*	Jakemes Staf	$84^1/_2$ m. st.	—	entre chi et Pentecoste prochaine	
6	„ *Aug. 2*	Brun Schervekin	„	„	34 l. st.	—	*Weihnachten*	
7	„ *Sept. 13*	Henri Hoeppeman	*Lübeck*	Lambers li Russe f. Will.	18 l. 17 s. st.	—	*Fasten*	
8	„ „ *14*	Vredric Zuemen	„	{Jehan Schorbote / Jakemes li Blake}	85 l. st.	—	*Ypern M.*	

[1] *In dieser und der folgenden Liste sämtlich aus Ypern.* [2] *Okt. 1.* [3] *Febr. 2.* [4] *Sonntag Invokavit.*

Nr.	*Datum des Meßbriefes*	*Gläubiger*	*Herkunft*	*Schuldner*	*Schuldsumme*	*Gelieferte Ware*	*Zahlungstermin*	**Bemerkungen**
9	*1275 Sept. 18*	Folraet	*Lübeck*	Jeh. Anguille p. Jeh. Anguille f.	24 l. st.	—	al Behourdich[1]	
10	„ *Okt. 25*	„	„	„	24 l. st.	—	„	
11	„ „	„	„	Crestiens Bruman Jehans Crouselius	24 l. st.	—	„	
12	„ *Nov. 11*	Henri Hopmanne	„	Nicoles li Ammans Jakemes li Blakes Jehan de le Porte	160 l. st.	—	*Palmsonntag*	
13	„ „ *18*	Frederic Zueimnere	„	Bauduins Poulains Jakemes Poulains Lambers Ockart	108 l. 15 s. st.	—	*Ypern M.*	
14	*1276 Juni 19*	Henri le Juis	*Köln*	Jakemes Staf	11 l. st.	—	*Weihnachten*	
15	„ *Juli 24*	Egghebert Cure[2]	*Lübeck*	Jakemes Piet de Soile	30 l. st.	—	*Lille M.*	
16	„ *Okt. 3*	Gherart de Wittembeurgh[2]	„	Watiers de Houtkerke	35 l. st.	*Wolle*	*Ypern M.* paiement	

[1] *Sonntag Invokavit.* [2] *Im Meßbrief als „Bürger und Kaufmann" bezeichnet.*

Nr.	*Datum des Meßbriefes*	*Gläubiger*	*Herkunft*	*Schuldner*	*Schuldsumme*	*Gelieferte Ware*	*Zahlungstermin*	*Bemerkungen*
17	1276 *Okt. 23*	Godekin de Croeze *u.* Ludekin de Areste	*Dortmund*	Lambers Bardom le jov.	85 l. st.	—	*Ypern M.*	
18	*1277 Juli 20*	Jehan li Pisson	*Lübeck*	Jakemon le Blake, Nicoles Slingher	107 l. st.	—	dans quatre jour monstre de Messines	
19	„ *Aug. 3*	„	„	Jean Scorbout, Jakemon li Blake	56 l. st.	—	*Lille M.* paiement	
20	1278 *Sept. 23*	Riquart de Lubeke	„	Thierri li Sages	50 l. 10 s. st.	—	*Ypern M.* trois jours monstre	
21	„ „ *24*	Jehan Lenglois[1]	„	Jehan Balgh f. Pierer, Jeh. Biegebout, Pieres Biegebout	140 l. st.	—	*Ypern M.* paiement	
22	„ „ „	„	„	Lambert Bardom li jov., Joris dou Temple	162 l. st.	—	*Ypern M.*	
23	„ *Okt. 1*	Gerard Crusel *und* Rikart del Meunster	„	Sohieri de la Pitte, Gilles Maillewars, Jeham Winnars	86 l. st.	—	*St. Martin im Winter*[2]	
24	1279 *Aug. 30*	Fredric Sueme	„	Jeham Escorebot, Pierekuis ses f.	106 l. 13 s. 4 st.	—	jour du Behourt[3]	

[1] *Im Meßbrief als „Bürger“ bezeichnet.* [2] *Nov. 11.* [3] *Sonntag Invokavit.*

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Herkunft	Schuldner	Schuldsumme	Gelieferte Ware	Zahlungstermin	Bemerkungen
25	*1281 Mai 1*	Jehan Quatremare	*Köln*	Jehan li Arbres	84 l. art.	—	entre chi et la Pentecoste	
26	„ „ *21*	Henri de l'Estoile	„	Jakemes li Flamens, Thiris Piet de Soile	160 m. 10 s. brabant.	—	dans les 3 semaines apres la S. Jean[2]	1 m. brab. = 30 s. art.
27	*1284 Sept. 15*	Henri de le Moitiet-de-maison[1]	„	Aliaumes li Sage. f. Aliaume	80 m. brabant.	—	*Turholt M.* paiement	„
28	*1286 Mai 12*	Gherart Quatremars	„	Henri Corniers, Will. li Arbres, Henri Cormiers jeune	150 l. art.	—	*Lille M.*	zahlbar in gr. tur. arg.; 1 gros tur. = 10 d. art.
	„ „ „	„	„	„	125 l. art.	—	*Turholt M.*	
29	„ *Okt. 31*	Jehan de Mindene	*Dortmund*	Will. li Bane	72 l. st.	*Wolle*	*Weihnachten*	zahlbar in gr. tur. arg.
30	*1287 Sept. 19*	Ludolf le Zaleghe *und* Henri de Latre	*Braunschweig*	Huegelos Croeselin	358 l. 6 s. 8 d. st.	—	*Ypern M.*	„ 1 gr. tur. = 3 st.
31	*1288 Sept. 3*	Henri de Latrie *und* Ludolf le Zaleghe	„	Watiers de Houtkerke, Sohiers de Houtkerke	99 l. st.	—	*Ypern M.* monstre	„

[1] *Im Meßbrief als „Bürger" bezeichnet.* [2] *Juni 24.*

II. Brügger.[1]

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. l.	s.	d.	st. l.	s.	d.	Zahlungstermin	Bemerkungen
1	1251 *Mai* —	Nicole Waukier	Michiel Waghebart Willaume de Veltre	18	5	—	—	—	—	*je 6 l. 20 d. auf der M. von Turholt, Lille, Messines*	
2	1265 *Dez. 14*	Willaumes fil Adam	Lowinc Hanoet. de Herzele Wautier Pinscon Joh. le Feutrier Joh. Pisson Amels Cordewanier Michiel de Buschere Tomas Pisson, cordewanier	93	7	—	—	—	—	*Lichtmeß*[2]	
3	1267 *Jan. 9*	Willaume Berton	Jehans Heillebrac Pierres Peudrin	77	15	—	—	—	—	*Ypern M.* paiment	
4	1267 *März* —	Gabriel le Leu	Wautier Penchon Masin ,, Johan ,, cordewaniers	16	8	—	—	—	—	*Brügge M.*	doit on paier on la fore de Bruges dedens paiement a livreir a Bruges
5	1267 *Aug. 21*	Jehan le fil Lam	Jacome de Zocx Pierre Puloghe Loerens li Coes	126	4[3]	—	—	—	—	*Messines M.*	

[1] *Sämtliche Gläubiger. — Die gelieferten Waren sind nirgends angegeben.* [2] *Febr. 2.* [3] *Par.*

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. l.	art. s.	art. d.	st. l.	st. s.	st. d.	Zahlungstermin	Bemerkungen
6	1269 *Juni 27*	Watier Blancart	*Gebrüder* Watiers *und* Denis Woutermans Andrieus de Rininghe	10	10	—	—	—	—	*Ypern M.*	
7	1270 *Jan. 3*	Gilles Dop	Jehan Poucin *für*	6	—	—	—	—	—	„	*Haften nicht solidarisch.*
			Jehan Balgh *für*	10	—	30	—	—	—		
8	1270 *März 25*	Jehan de Ware	Jehans li Ruwe	15	2	—	—	—	—	*je 40 s. auf der Brügger M. und jeder folgenden M. Flanderns*	par maniere ke, se li devant dis Jehans li Ruwe defalist d'aucun paiement, quanque il aroit paie, seroit perdu.
9	1271 *Juli 19*	Rainmont le fil Raimont de Ware	Jehans Dumont	53	—	—	—	—	—	*Ypern M.*	*Die drei Brüder des Schuldners bürgen.*
10	1271 *Aug. 20*	Berthelmieu Prouvenisien	Phelipes Demielanghe Aliaumes de Scotes	96 m.	—	—	—	—	—	*Weihnachten*	
11	1272 *Jan. 21*	Jehan de Poperinghe	Huelos Crouselius	—	—	—	30	—	—	*März 15* en un an	de la nouvelle forge.
12	1272 *April 21*	Watier Arnekin	Gilles Bertelot	$67^1/_2$ m	—	—	—			*Turholt M.*	

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. l.	art. s.	art. d.	st. l.	st. s.	st. d.	Zahlungstermin	Bemerkungen
13	1272 Mai 8	Lambert le Tonnuier	Jehans li Peletiers	46 m.	—	—	—	—	—	*St. Remigius*[1]	
14	1273 Febr. 10	Gillon Smoutere	Gherars li Candeilliers u. Nicholes li Meres	11	10	—	—	—	—	*Ypern M.*	
15	1273 Juli 31	Margritain, *Wwe. des* Mathieu Tobbin	Watiers li Tonderes	$94^1/_2$ m	—	—	—	—	—	*20 l. Weihnachten, 10 l. an jeden folgenden Weihnachten*	
16	1274 Febr. 5	Nicholon Olverdoe	Huelos Breuderlam, Jakemes de Schans	—	—	—	40	11	3	*Brügge M.*	
17	1274 Aug. 15	Jakemon Bonin	Jehans Scorbot	—	—	—	78	—	—	*St. Remigius*[1]	
18	1275 März 27	Jehan Berout	Jakemes Staf	93	12	—	—	—	—	*Messines M.*	
19	1275 April 24	Watier Danwilt	Herbert li Blondiaus	12	10	—	—	—	—	*10 s. Turholt M., 10 s. Messines M., 10 s.* Behourdich[2] *u. ähnl.*	
20	„	„	Simon Mauvais	12	10	—	—	—	—	„	

[1] *Okt. 1.* [2] *Sonntag Invokavit.*

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. l.	art. s.	art. d.	st. l.	st. s.	st. d.	Zahlungstermin	Bemerkungen
21	*1275 Mai 19*	Gherewene d'Erdembeurgh	Jehan de Scotes ki a le fille Willeman Willemer Huelos Baudris Lambert Bouderaven	—	—	—	31	18	—	*Lille M.*	
22	*1276 April 4*	Bauduin de Warneston, v. de seignor Jakemon Bonin	Watiers de la Strate Pieres de Befslare Jehan li Baskelare Jakemon de Zelebeke	22	4	6	—	—	—	*Turholt M.*	
23	*1276 Mai 13*	Pieron Prouvenisien	Pierres Puloghe Jeh. de Nueveglise	161	10	—	—	—	—	*Lille M.*	
24	*1276 Juni 2*	Kateline ki femme fu Poels de le Mote, bourgoise de Bruges	Jakemes li Cauderlier	—	—	—	54	9	—	*14 (15) Tage nach St. Jakob und Christoph*[1] *zu* Rokebourg en Ecosse *oder 14 (15) Tage nach Johanni*[2] *in Flandern.*	
25	*1276 Aug. 4*	Watier Rueloke	Lambesins li Medem	20	—	—	—	—	—	*St. Remigius*[3]	
26	*1276 Aug. 10*	Jehan Riquard	Michieus de le Boiste, habite rue du Temple	40	—	—	—	—	—	*Messines M.*	

[1] *Juli 25; vergl. Inv. Intr. S. 92.* [2] *Juni 24.* [3] *Okt. 1.*

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. l.	art. s.	art. d.	st. l.	st. s.	st. d.	Zahlungstermin	Bemerkungen
27	1276 **Sept. 20**	Otthe de Groeninghe	Jehan Scorbot	—	—	—	126	—	—	**Ypern M.** paiement	
28	1277 **März 6**	Gabriel Pitegale	Jeh. Balgh f. Salemon Balgh; Jakemes Piet de Soile; Watiers de Warneston	—	—	—	160	—	—	je 80 l. **auf** der Brügger und Turh. **Messe**	
29	1277 **Juni 14**	Wautier de Cokelare, v. Jehan de Cortrai	Jeh. de Neuveglise; Jakemes de Joxkes; Pieres Puloghe; Nicole Cordekin	239	8	—	—	—	—	St. **Remigius**[1]	
30	1277 **Nov.** —	Jehan Gommenade	Crestien Ackart	4	10	—	—	—	—	**Brügge M.**	
31	1277 **Nov. 18**	Jehan Paskaires	Evrars li Arbres	26	—	—	—	—	—	**Fasten**	
32	1278 **März 7**	Pieron Goezevorde	Willaume Beurschart	7	17	—	—	—	—	dans quinzaine	
33	1278 **März 28**	Wautier Biernart fil Dame, bourgoise de Bruges	Theris de Cauwetin; Henri li Arbres	—	—	—	13	4	—	Himmelfahrt	
34	1278 **Juli 27**	Willaume le Repre	Matheus le Feltriers	13	4	—	—	—	—	**zur Hälfte** Weihn., **zur** Hälfte Ostern	

[1] *Okt. 1.*

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. l.	art. s.	art. d.	st. l.	st. s.	st. d.	Zahlungstermin	Bemerkungen
35	1279 März 27	Jehan Teurekin	Jehan del Atrie le jov.	8	4	—	—	—	—	*Verschieden*	
36	1280 Mai —	Gherard d'Artrike	Henri de Langhe	—	—	—	67	6	8	*Turholt M.*	
37	1281 Jan. 18	Lambert le Tolnare	Piere Scorbot	—	—	—	40 m. gr.			*Ypern M.*	*zahlbar in* gr. tur arg; 18 s. 4 d. st. = 1 m.
38	1281 Jan. 21	Michiel le Zoutre	Jeh. de Commines Piere de „	18	—	—	—	—	—	*Verschieden*	
39	1281 Jan. 25	Will. de Yzingheem, v. Simon d'Artrike	Henri li Arbre Pierre Pillin Jeh. Berteus Will. Pierin	—	—	—	166	6	8	paiement de la feste d'Ypres	1 m. st. = 33 s. 4 d. art. nouv.
40	1281 Jan. 26	„	Ourris li Leus Caignefius Ansiaus *und* Andrieus Fasiot	—	—	—	58	10	—	„	10 s. st. = 33 s. 4 d. art. nouv.
41	1281 Febr. 25	*Propst u. Kapitel von St. Donatian zu Brügge*	Hues de Liske	24	—	—	—	—	—	entre chi et mai	
42	1281 Juni 19	Watier Cant	Willaumes Pierin Pieres Pellin Clais de Lille Leus Coinggnefin	—	—	—	62	13	4	*Lille M.*	*zahlbar in* gr. tur. arg; 1 gr. tur. = 3 st.

Nr.	*Datum des Meßbriefes*	*Gläubiger*	*Schuldner*	*Schuldsumme* art. *l.*	art. *s.*	art. *d.*	st. *l.*	st. *s.*	st. *d.*	*Zahlungstermin*	*Bemerkungen*
43	*1281 Aug. 31*	Jeh. de Zarre	Jehan li Leus Nicole Baie	10	10	—	—	—	—	dans la quinzaine	
44	*1282 Jan. 18*	Colart le Courtois	Phelipe de Reninghe Henri de Haze, cordonnier	38	5	—	—	—	—	*Ypern M.* paiement	
45	*1282 Jan. 22*	Gherart de Bailluel	Bertelm. li Arbres Nicholes Herbers Jeh. li Sages f. Oliaume	217	10	—	—	—	—	1/2 *Ypern M.* 1/2 *Brügge M.*	
46	*1282 Febr. 20*	Kanin Jeudemare	Jehan Hallincbrot	9	7	—	—	—	—	*Ostern*	
47	*1282 Febr. 24*	*Kirche von St. Donatian zu Brügge*	Nicoles dou Clit Josses li Ketelare	—	100	—	—	—	—	1/2 *Joh.*[1], 1/2 *St. Remigius*[2]	
48	*1282 März 14*	Baudewin de Ekelo	Jakenne li Ketelare	—	—	—	32	—	—	*3 Woch. nach Pfingsten*	*zahlbar in* gr. tur. arg.; 1 gr. tur. = 3 d. st.
49	*1282 März 15*	Jeh. li Jovene	Clercsin Jehans Meurzepain	8	—	—	—	—	—	*zu 2 Terminen*	
50	*1282 Juni 12*	Godescalc	Ghis de Saint-Omer, le fourbisseur d'espees	7	14	—	—	—	—	*12 d. pro Woche*	

[1] *Juni 24.* [2] *Okt. 1.*

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. l.	s.	d.	st. l.	s.	d.	Zahlungstermin	Bemerkungen
51	1282 Okt. 9	Jehan Ubrecht	Bertelmieus de Scotes	—	—	—	22	—	—	*Weihnachten*	3 d. st. = 1 gr. tur.
52	1282 Nov. 8	Simon Volpont	Jeh. de Zalebeke, li pelletier	43	—	—	—	—	—	*Ypern M.* monstre	
53	1283 April 20	Gherard d'Ardric	Jehan Vettinc	—	—	—	16	12	6	*Brügge M.*	
54	"	"	Piere Pillin Jakemes Waghebard	—	—	—	28	6	8	*Ypern M.*	1 gr. tur. = 3 d. st.
55	1283 Aug. 20	Jehan Bourgois	Wautiers li Tonderes li jov.	—	—	—	27	13	8	*14 (15) Tage*[1] *nach Martini*	
56	1283 Okt. 20	Gerard d'Ardrike	Jeh. Balgh f. Pieron Jeh. li Dous li jov.	—	—	—	58	6	8	*Ypern M.*	
57	1283 Nov. —	Watier de Coukelare, v. Jeh. de Courtrai	Jeh. *und* Jakemes Havot Jeh. Cloet Jeh. Froidegrangen	—	—	—	74	—	—	*Ypern M.* paiement	
58	1283 Nov. 20	Jehan Courtegarbe	Jeh. Balgh f. Salemon Wat. de Warneston	—	—	—	28	5	11	1/2 *Ypern M.*, 1/2 *Joh.*[2]	33 s. 4 d. art. = 1 m. st.

[1] *Nov. 11.* [2] *Juni 24.*

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. *l.*	art. *s.*	art. *d.*	st. *l.*	st. *s.*	st. *d.*	Zahlungstermin	Bemerkungen
59	*1283 Nov. 20*	Jehan Courtegarbe	Jeh. Zoete le jov. Wat. de Warneston	—	—	—	28	5	11	1/2 *Ypern M.* 1/2 *Joh.*[1]	33 s. 4. d. art. = 1 m. st.
60	*1283 Nov. 23*	Bert. Prouvenesien	Jeh. de Caninghem p. et f.	92 m. 1 lod moins						" paiement	
61	*1283 Nov. 26*	Thierri Deens, v. Symon d'Artrike	Bert. li Arbres Jak. li Flamens Jeh. li Sages, f. Aliaumes Jeh. li Sage f. Thieri	—	—	—	30	—	—	"	33 s. 4 d. art. = 1 m. est.
62	*1284 März —*	Jakemon le Jovene	Jehans de l'Atrie	16	14	—	—	—	—	*Verschieden*	
63	*1284 April 4*	Gerard d'Ardrike	Ansiaus Fasiot Andrieus Fasiot, se f. Jakemes Pertris	—	—	—	48	10	—	*Turholt M.*	
64	*1284 April —*	Moughelin dele Mote	Nicoles li Cousemakere	—	—	—	20	5	—	1/2 *Turholt* paiement, 1/2 *Lille* monstre	1 m. st. = 33 s. 4 d. art.
65	*1284 Mai 6*	Jehan de Loon	Lambiers de Cassel Arnouls Feikin Simons f. Crestieus	—	66	—	—	—	—	entre ci et nuit de Pentecote	

[1] *Juni 24.* [2] *Identisch mit vigilia, vgl. Grotefend, Zeitrechnung I unter nox.*

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. l.	art. s.	art. d.	st. l.	st. s.	st. d.	Zahlungstermin	Bemerkungen
66	1284 *Mai 6*	Nicolon Lant	Jeh. Wavel, li bolenghier	25	—	—	—	—	—	***Turholt M.*** paiement	
67	1284 *Juli 1*	Simon d'Artrike le jov.	Piere Bardons	—	—	—	30	—	—	***Lille M.*** monstre	1 gr. tur. = 3 d. st.
68	1284 *Juli 25*	Nicholon Bloetekin	Pieres Pilin; Jakemes Waghebart	—	—	—	28	—	—	***Messines M.*** paiement	„
69	1284 *Aug. 9*	Gherard d'Artrike	Wautiers li Lons, li foulon; Gilles Eleboud	—	—	—	22	2	6	*Weihnachten*	„
70	1284 *Aug. 19*	Willaume Knivel, v. Gille Dop	Eloys Gherbode	113 m.	—	—	—	—	—	***Messines M.***	
71	1284 *Aug. 25*	Thierri Dens, v. Simon d'Artrike, le jovene	Jehan Balgh f. Pieron	—	—	—	54	14	—	25 l. st. *Aller Heil.*[1], nuit. 29 l. 14 s. *Lichtmeß*[2]	1 gr. tur. = 3 d. st.
72	1284 *Sept. 20*	Jehan Ostekin	„	—	—	—	31	10	—	***Fasten***	„
73	1284 *Sept. 20*	Mathie dou Lai	Eloy de la Porte	—	—	—	15	—	—	***Messines M.*** paiement	1 m = 33 s. 4 d.
74	1284 *Okt. 7*	Lambert de Wale	Waut. li Canderliers dou Dam	—	40	—	—	—	—	***10 an jedem St. Remigius***[3]	

[1] *Der Termin ist also der 31. Okt., vgl. vorige S. Anm. 2.* [2] *Febr. 2.* [3] *Okt. 1.*

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. l.	art. s.	art. d.	st. l.	st. s.	st. d.	Zahlungstermin	Bemerkungen
75	1285 *Febr. 21*	Jeh. Cant, v. Gillion de le Mote	Willaumes Pierin Pieres Pillin Jak. Waghebart	—	—	—	31	—	—	*Brügge M.*	1 gr. tur = 3 d. st.
76	1285 *Febr. 25*	Seu li Esteit	Jeh. f. Ernous	—	9	—	—	—	—	*Verstrichen*	
77	1285 *Mai 4*	Jeh. d'Erdembeurgh	Jak. Staf	20 m. 1 firt.			—	—	—	*Verschieden*	
78	1285 *Okt. 5*	Gillis Aloef, v. Jehan de Courtrai	Thieris Faghill Mahaut Meillewart Laurens Brichons Aliaume Piet de Soile Jehan Capons	—	—	—	69	8	—	*Ypern M.*	*zahlbar* in gr. tur. arg.; 1 gr. tur. = 3 d. st.
79	1285 *Dez. 21*	Jehan Courtegarbe	Will. Cornelis Arnoud le Baich Clais de Lille Will. Pierin Jak. Waghebaert Pieres Pillin	—	—	—	18	—	—	*Messines M.*	
80	„	„	*die drei Letztgenannten*	—	—	—	36	—	—	12 l. *Messines M. 1287*, 12 l. *auf jed. folg.*	
81	1286 *Okt. 2*	Jeh. d'Orscamp, clerc Jeh. Derriere-le-Hale	Jeh. de le Porte Henri Biezebout	—	—	—	78	—	—	*Ypern M.*	

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. *l.*	art. *s.*	art. *d.*	st. *l.*	st. *s.*	st. *d.*	Zahlungstermin	Bemerkungen
82	*1286 Nov. 12*	Gilles Aloef, v. Jehan de Courtrai	Andrieus Broederlam, Fransois Piet de Soile	—	—	—	35	17	8	*Ypern M.*	
83	*1287 Febr. 5*	Will. de Lischeweghe, v. Jeh. f. Criestien	Nicole Ghereboud	25	8	—	—	—	—	7 l. 14 s. 8 d. *Turholt M.* 8 l. 16 s. 8 d. *Messines M.* 8 l. 16 s. 8 d. *Epiphan.*[1]	
84	*1286 Febr. 20*	Michiel fe Tolnare, v. Lambert li Tolnare, li jeune	Jeh. li Crudenare	39 m.	—	—	—	—	—	*Turholt M.*	
85	*1287 Juni 26*	Lamb. Rattekin	*Gebr.* Thumas *und* Jeh. Cardekin	70	—	—	—	—	—	*Messines M.*	
86	*1288 März 23*	Nicolon de Jabbeike	Pierres Coussin	—	68	6	—	—	—	*verstrichen*	
87	*1288 Mai 13*	Margerite, fille Arnoul, valet dele vile de Bruges	Jak. Noudekin, Jeh. Lodinvoet	6	15	—	—	—	—	*St. Remigius*[2]	
88	*1288 Mai 15*	Jeh. de le Mer, v. Jeh. de Courtrai	Jak. des Chous	—	—	—	21	10	21	*verstrichen*	
89	*1288 Juni 5*	Will. de Sclipes, v. Jeh. dou Sac	Huguelot Piet de Soile	53	13	4	—	—	—	*Lille M.* monstre	

[1] *Jan. 6.* [2] *Okt. 1.*

Nr.	*Datum des Meßbriefes*	*Gläubiger*	*Schuldner*	*Schuldsumme art. l.*	*art. s.*	*art. d.*	*st. l.*	*st. s.*	*st. d.*	*Zahlungstermin*	*Bemerkungen*
90	*1288 Juli 24*	Adam Lengles	Watiers de Noirscamp, li fruitiers	—	40	—	—	—	—	*verschieden*	
91	*1288 Juli 26*	Pieron Malin le jov.	Piere li Pape, li maceclier; Nicole dele Piere	16	5	6	—	—	—	1/3 *Lille M.*, 1/3 *Messin. M.*, 1/3 *Ypern M.*	
92	*1288 Okt. 2*	Rikewart van der Schare	Gervais d'Aire, li wantiers	6	—	—	—	—	—	*Ostern*	
93	*1288 Nov. 18*	Will. le Scarsclippere	Griele, femme Jeh. Liebart *und ihr Sohn* Jehan	13	—	—	—	—	—	*in 2 Jahren*	
94	*1289 Febr. 26*	Simon le Winclare	Will. de Hondingheem	100	—	—	—	—	—	100 s. *an jedem Joh.*[1]	
95	*1289 Sept. 26*	Gherart d'Artrike	Will. Voghelin f. Hildewarde	—	—	—	25	—	—	*Ypern M.*	*zahlbar in* gr. tur. arg.; 1 gr. tur. = 3 st.
96	*1289 Dez. 2*	"	Jeh. Lobbaes f. Simon	—	—	—	25	11	6	"	1 gr. tur. = 3 st.
97	*1290 März 1*	Jakemon d'Ypre, v. Simon d'Artrike	Jehans Berteux	—	—	—	19	4	3	*Joh.*[1]	1 gr. tur. = 10 par.
98	*1290 April 2*	Gillion Aloef, v. a sire Jehan de Courtrai	Danius de Leglise	—	—	—	50	3	—	*Brügge M.*	*zahlbar in* gr. tur. arg.; 1 gr. tur = 3 st.

[1] *Juni 24.*

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art. l.	art. s.	art. d.	st. l.	st. s.	st. d.	Zahlungstermin	Bemerkungen
99	*1290 Okt. 15*	Jehan Arlewin de Ghant	Gosin Crakeline le beddecopere	8	—	—	—	—	—	24 s. *Ypern M.* 14 s. *auf jeder flandr. Messe*	
100	*1291 Febr. 11*	Jakemon le Fourbisseur, v. Pol le Calkere le jov.	Simon de le Porte / Th. li Medem, ses serorges[1]	—	—	—	31	6	7	el paiement de Thorout	
101	*1291 März 16*	Jakemon Mule, v. Jehan de Dudsele	Thieris li Ours / Jeh. de Nueveglise f. Jeh. / Jehans le Kieno	—	—	—	51	13	4	*Turholt M.*	33 s. 4 d. art. = 1 m.
102	*1291 Juni 3*	Pieron Everde et Aghte sa femme	Philippe de Beddecopere	—	—	—	11	—	—	*verschieden*	*Erfüllungsort Brügge*

[1] *Schwager.*

Das Swin im 16. Jahrhundert.

(Zum Kartenblatt.)

Unsere Beilage ist nach einem Ölgemälde angefertigt, das aus der Sammlung G. de Somzée-Brüssel in den Besitz der Stadt Brügge übergegangen ist und jetzt seinen Platz im Museum des Gruthauses gefunden hat. Den Beschauer zieht das zarte Silbergrau und Grün nebst den interessanten und pittoresken Details an. Es existierte bisher nur eine Lithographie des Bildes, die der um die flandrische Altertumskunde verdiente Pfarrer J. Opdedrinck zu Damme hatte herstellen lassen. Sie gab die Karte indes weder vollständig und mit allen Einzelheiten wieder, noch war sie frei von Irrtümern bezüglich Datierung und Ortsnamen. Zumal bei den Namensschildern aber ist größte Vorsicht geboten, da man nicht nur mit Fehlern des Malers, sondern auch mit Versehen des Restaurators rechnen muß. Wenn auch in der vorliegenden Reproduktion der Lithograph dem photomechanischen Verfahren nachgeholfen hat, um lesbare Namen zu erzielen, so ist von allen zweifelhaften Konjekturen abgesehen. Herrn Dr. J. Cuvelier vom Reichsarchiv in Brüssel, der mich bei der Feststellung der Aufschriften mit seinem orts- und sachkundigen Rat aufs freundlichste unterstützte, möchte ich auch hier meinen besten Dank aussprechen.

Für die Kunde vom Swin steht das Gemälde einzig da. Ich habe mich mit den bereits publizierten Swinkarten und den in den Archiven zu Brüssel und Brügge noch beruhenden Plänen bekannt gemacht und auch die Museen beider Städte nach ähnlichen Darstellungen durchsucht. Ich wüßte aber keine Karte zu nennen, die den ganzen Lauf des Swin und die anliegende

Landschaft von Brügge bis Veere auf Walcheren so vollkommen wiedergäbe wie die unsrige. Moderne Pläne sind bei dem Einschwinden des Swins ganz unbrauchbar, und ebensowenig kommt eine Rekonstruktion gegen das trotz einiger Fehler getreue Kartenbild auf. Leider ist das Gemälde nicht signiert und die Jahreszahl 1561 auf dem Inselchen Kadsand keineswegs einwandsfrei, da am Kanal von Ostburg, dessen Bau auf unserem Blatt so eifrig gefördert wird, bereits 1501 gearbeitet wurde. Man datiert daher in Brügge die Karte zu diesem Jahre und nennt als Autor van Elleyen, dem aus Anlaß dieser Kanalanlagen und Swinregulierungen das Gemälde in Auftrag gegeben sei. Jedenfalls stand in diesen Jahrzehnten die Kartographie in Flandern auf hoher Stufe, wie denn auch Gerhard Merkator nicht viel später (1540) seine große topographische Karte Flanderns in 9 Blättern (1 : 166000) fertigstellte.

Der Text verweilt eingehend bei der Topographie des Swin. Obwohl dort der Zustand von etwa 1300 geschildert ist, stimmt das Gesagte doch mit der jüngeren Darstellung des Gemäldes recht gut überein. Deutlich tritt Brügges Verbindung mit dem Meere hervor. Daß von Brügge bis Sluis nur kleinere Fahrzeuge verkehren, deutet der Maler durch die winzigen Boote an. Zwischen Damme und Sluis ist Monikerede durch kein Namensschild mehr, indessen möglicherweise durch die Häusergruppe bei Lembeke vertreten. Zwischen St. Anna-ter-Muiden und dem kleineren der vielumstrittenen Kastelle zu Sluis ist bereits alles verlandet. Von dort wendet sich das eigentliche Swin nach Norden; aber auch die östliche, damals verschlickte Einfahrt mit Kadsand und Wulpen ist erkennbar. Auch auf die Betonnung des Swin auf der Höhe von Knocke und Heyst sei hingewiesen.





ABHANDLUNGEN
ZUR
VERKEHRS- UND SEEGESCHICHTE
IM AUFTRAGE DES HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS
HERAUSGEGEBEN VON
DIETRICH SCHÄFER
BAND II

DIE NIEDERLÄNDER IM MITTELMEERGEBIET ZUR ZEIT IHRER HÖCHSTEN MACHT-STELLUNG

VON

DR. HERMANN WÄTJEN,
PRIVATDOZENT AN DER UNIVERSITÄT HEIDELBERG.



BERLIN □ KARL CURTIUS □ 1909

Druck von Gebauer-Schwetschke G. m. b. H., Halle a. S.

Vorwort.

Als ich vor $4^1/_2$ Jahren der niederländischen Handelsgeschichte meine Aufmerksamkeit zuwandte, konnte ich nicht voraussehen, daß die vorliegende Arbeit, von der Kap. I und II der philosophischen Fakultät der Universität Heidelberg als Habilitationsschrift eingereicht wurden, das erste Ergebnis dieser Studien sein würde. Mein Plan war, eine Untersuchung über die kommerziellen Beziehungen der Niederlande zu Spanien im Zeitalter Philipps II. anzustellen und Licht in diesen eigentümlichen Verkehr zu bringen, der trotz des Krieges jahrzehntelang ungestört fortbestanden hat. Schon nach viermonatlicher Arbeit im Haager Reichsarchive ward mir klar, daß die Lösung der Aufgabe mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein würde. Was ich an neuem Material gefunden hatte, war kaum der Rede wert. Die wenigen zusammenhangslosen Notizen reichten nicht einmal aus, um die eine oder andere Lücke in den bisherigen Darstellungen dieser Handelsverbindung zu ergänzen. Wenn das größte und reichste Archiv in den Niederlanden meine Erwartungen in so geringem Maße erfüllte, war anzunehmen, daß ein Besuch der kleineren Archive zum gleichen Resultate führen würde. Trotzdem setzte ich noch zwei Monate lang die Nachforschungen fort, ohne zu besseren Ergebnissen zu gelangen. Inzwischen hatte der rührige Gemeindearchivar von Kampen, Dr. J. Nanninga Uitterdijk, einen starken Band von Handelsbriefen aus den siebziger und achtziger Jahren des 16. Jahrhunderts veröffentlicht,

Schreiben, die von Mitgliedern eines in Lissabon etablierten Handelshauses an ihre Faktoren und Agenten gerichtet waren[1]. Diese wertvolle Korrespondenz gab mir einen vortrefflichen Einblick in die kommerziellen Verhältnisse und den Handelsbetrieb jener Zeiten. Glückte es, ähnliches Material für die niederländisch-spanischen Handelsbeziehungen in irgend einem Archiv zu entdecken, so war alles gewonnen. Aber leider sind Handelsberichte und kaufmännische Korrespondenzen in der Art der Kampener Sammlung große Seltenheiten, und nicht jedem ist es beschieden, ihre Spur zu finden! Da mein Suchen erfolglos blieb, und ich aufs Geradewohl nicht nach Spanien gehen wollte, mußte die Arbeit wegen Stoffmangels abgebrochen werden.

Während der Durchsicht von Aktenbündeln und Dokumenten aus dem Archive der Generalstaaten war ich verschiedentlich auf Notizen gestoßen, die über den sich seit den neunziger Jahren des 16. Jahrhunderts entwickelnden Mittelmeerverkehr der Holländer Auskunft gaben. Und je mehr ich die Studien auf das „goldene Zeitalter“ der Republik ausdehnte, desto reichlicher begannen die Quellen zu fließen, desto deutlicher ward mir der Weg, den ich einschlagen mußte. Im März 1904 wurde die neue Arbeit in Angriff genommen. Außerordentliche Dienste leistete mir dabei der von Dr. A. van der Burgh 1881/82 angefertigte handschriftliche Index des Levantearchivs[2], das vorzüglich geordnet ist. Aber viel länger, als ich gedacht hatte, hielt mich die Durchforschung der von 1612 ab gewaltig anschwellenden Aktenmassen auf, und immer wieder ward ich durch neue Funde gezwungen, den Arbeitsplan zu erweitern und das Ganze auf breitere Basis zu stellen. Wenn die Darstellung schließlich nur bis zum Jahre 1648 geführt wurde, so geschah

---

[1] Siehe Literaturverzeichnis S. IX.

[2] Index der Directie van den Levantschen Handel en de Navigatie in de Middellandsche Zee (Reichsarchiv, Haag). Das ganze Material des Levantearchives wird jetzt im Auftrage der Commissie van Advies voor 's Rijks Geschiedkundige Publicatiën zur Edition vorbereitet. Die Riesenarbeit hat der Schiedamer Archivar Dr. Heeringa übernommen.

es, weil sich hier gleichsam eine natürliche Grenze bot. Denn der Friedensschluß der Niederlande mit Spanien änderte die politischen und kommerziellen Verhältnisse der Republik im Mittelmeergebiet vollkommen. War die iberische Monarchie bis dahin die Feindin der 7 Provinzen gewesen, so entstanden jetzt zwischen den alten Gegnern infolge des raschen Emporwachsens der französischen Macht freundschaftliche Beziehungen, die auch dem gegenseitigen Handelsverkehre sehr zugute kamen.

$2^1/_2$ Jahre ungefähr bin ich in den Niederlanden tätig gewesen, um Herr des umfangreichen Stoffes zu werden. Vielleicht wird man hie und da mit Erstaunen fragen, warum ich soviel Zeit einem Problem geopfert habe, das nicht als treibendes Rad in den Gang der Geschehnisse eingreift. In der Tat, das Mittelmeer war im 17. Jahrhundert zu einem kommerziellen Nebengebiete herabgesunken. Aber es galt „jungfräulichen" Boden zu erschließen, und dieses Bewußtsein gab mir immer wieder Mut, das Begonnene fortzusetzen und den langen Weg bis zu seinem Endpunkte zu verfolgen.

Mir bleibt zum Schluß noch die angenehme Pflicht übrig, allen denen, die mir hilfreich zur Seite gestanden haben, meinen wärmsten Dank auszusprechen. Überall, wo ich anklopfte, habe ich das liebenswürdigste Entgegenkommen gefunden. Und vor allem möchte ich an dieser Stelle des inzwischen leider verstorbenen Dr. Albert Telting vom Reichsarchiv im Haag gedenken, der mich nicht nur wissenschaftlich unterstützte, sondern auch durch Aufnahme in seinen Freundeskreis mir gesellschaftlich die Bahn ebnete. An ihm haben alle auswärtigen Besucher des Reichsarchives und namentlich die deutschen Historiker einen treuen Berater verloren. Sodann fühle ich mich aufs tiefste den Herren Th. Morren, J. K. Bondam, E. J. Bondam und Bruggeman vom Haager Archive verpflichtet, die ein reges Interesse an meiner Arbeit nahmen und mir beim Entziffern schwieriger Handschriften gute Dienste leisteten. Des weiteren gebührt mein Dank Herrn Ridder Pauw van Wieldrecht in Leersum bei Utrecht, Kammerherrn der Königin-Mutter für die gütige Überlassung wertvoller Briefsammlungen aus seinem Privatarchive. Auch Herrn Professor

Blok in Leiden schulde ich für die eifrige Förderung meiner Studien herzlichen Dank. Durch die freundliche Vermittlung Eberhard Gotheins machte ich die Bekanntschaft von Mr. M. Epstein, der mir mit großer Zuvorkommenheit sein Manuskript über die Entwicklung der englischen Levantekompagnie zur Verfügung stellte. Endlich drängt es mich, meinen lieben Haager und Amsterdamer Freunden, die an den Fortschritten der Arbeit regen Anteil genommen und mir den Aufenthalt in ihrem schönen, gastfreien Lande so angenehm gestaltet haben, meinen aufrichtigsten Dank zu sagen.

Heidelberg, im November 1908.

Wätjen.



Bibliographie.

A. Verzeichnis der mehrmals zitierten Werke und Abhandlungen.

Aitzema, L. van, Saken van Staet en Oorlogh Bd. I—III. Haag 1669.

Arend, J. P., **Rees,** O. van, **Brill,** W. G., Algemeene Geschiedenis des Vaderlands. III. 2 — III. 5. Amsterdam 1863 bis 1868.

Baasch, E., Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen. Ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert. Hamburg 1896.

— Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. (Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte Bd. IX. S. 295—420). Hamburg 1893.

— Die Hansestädte und die Barbaresken. Kassel 1897.

Below, G. v., Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. III. Folge Bd. 20 p. 1 ff. Jena 1900.

Blok, P. J., Geschiedenis van het Nederlandsche volk. Bd. III, IV. Groningen 1896—1899.

Bor, P., Nederlantsche Oorloghen, beroerten ende borgerlycke oneenicheyden. Bd. IV. 1621.

Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht. XIX. s' Gravenhage 1898. Bd. XXI—XXIV. Amsterdam 1900—1903.

Castries, H. de, Les sources inédites de l'histoire du Maroc. Première Série — Dynastie Saadienne. Archives et Bibliothèques des Pays-Bas. Bd. I, II. Paris und Haag 1906/07.

Corbett, J. S., England in the Mediterranean 1603—1713. Bd. I. London 1904.

Court, P. de la, Het Welvaren der stad Leyden. Ausgabe von B. W. Wttewaall, Leiden 1845.

Daenell, E., Blütezeit der deutschen Hanse. Bd. II. Berlin 1906.

Ehrenberg, R., Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth. Jena 1896.

Elias, J. E., De Vroedschap van Amsterdam 1578—1795. Bd. I, II. Haarlem 1903—1905.

Epstein, M., The English Levant Company. Its foundation and its history to 1640. Manuskript[1]. 1908.

Erdmannsdörffer, B., Herzog Karl Emanuel I. von Savoyen und die deutsche Kaiserwahl von 1619. Leipzig 1862.

Fruin, R., Tien jaren uit den tachtigjarigen oorlog 1588—1598. 5. Aufl. Haag 1899.

Grammont, H. de, Histoire d'Alger sous la domination turque 1515—1830. Paris 1887.

Heyd, W., Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Bd. I, II. Stuttgart 1879.

Saint-Hilaire, M. Rosseeuw, Histoire d'Espagne. Nouvelle édition. Bd. 10, 11. Paris 1869.

Jonge, J. C. de, Nederland en Venetie. Haag 1852.

Lavisse, E., Histoire de France. Bd. VI. 1, 2. Paris 1905.

Lippmann, K., Die Konsularjurisdiktion im Orient. Leipzig 1898.

Le Long, I. (Le Moine de l'Espine), De Koophandel van Amsterdam. 8. Ausgabe. Bd. 1 u. 2. Rotterdam 1763.

Luzac, E., Hollands Rijkdom Bd. I. Leiden 1780.

---

[1] Die Arbeit ist inzwischen unter dem Titel: The early history *of the* Levant Company, London 1908 erschienen.

Masson, P., Histoire du commerce français dans le Levant au XVII. siècle. Paris 1896.

— Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque 1560—1793. Paris 1903.

Mercier, E., Histoire de l'Afrique septentrionale (Berbérie) Bd. III. Paris 1891.

Meteren, E. van, = Meteranus novus. Das ist: Warhafftige Beschreibung dess Niederländischen Krieges. . . Bd. I—IV. Amsterdam 1640.

Muller, P. L., Onze Gouden Eeuw Bd. I. Leiden 1896.

Nanninga Uitterdijk, J. Een Kamper Handelshuis te Lissabon 1572—1594. Zwolle 1908.

Naudé, W., Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert. Acta Borussica I. Berlin 1896.

Nirrnheim, H., Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen. Hamburg u. Leipzig 1895.

Oordt, J. W. G. van, Nederland en Turkije in het begin van den dertigjarigen oorlog. De Gids, 1873 II. p. 217 ff., III. p. 72 ff., 437 ff.

Pringsheim, O., Beiträge zur wirtschaftlichen Entwickelungsgeschichte der vereinigten Niederlande im 17. und 18. Jahrhundert. Schmollers Forschungen X. 3. Leipzig 1890.

Ranke, L. v., Französische Geschichte Bd. I u. II. 4. Aufl. Leipzig 1876.

— Die Osmanen und die spanische Monarchie im 16. und 17. Jahrhundert. (Fürsten und Völker von Südeuropa) 4. Aufl. Leipzig 1877.

— Die römischen Päpste in den letzten 4 Jahrhunderten. 9. Aufl. Bd. I—III. Leipzig 1889.

— Zur venezianischen Geschichte. Leipzig 1878.

Ravesteyn, W. van, Onderzoekingen over de economische en sociale ontwikkeling van Amsterdam gedurende de 16de en het eerste kwart der 17de eeuw. Amsterdam 1906.

Reumont, A. v., Geschichte Toscanas seit dem Ende des florentinischen Freistaates. I. Teil 1530—1737. Gotha 1876.

Ricard, S., Traité Général du Commerce Bd. I, II. Deutsche Ausgabe von Th. Gadebusch, Greifswald 1783—1784.

Riemsdijk, Th. van, De Griffie van Hare Hoog Mogenden. Haag 1885.

Ritter, M., Deutsche Geschichte im Zeitalter der Gegenreformation und des dreißigjährigen Krieges. Bd. I—III. Stuttgart 1889—1908.

Roe, Th., Negotiations in his Embassy to the Ottoman Porte 1621—1628. London 1740.

Savary, J., Le parfait négociant ou instruction generale pour ce qui regarde le commerce. Bd. I, II. 2. Ausgabe. Paris 1679.

Schmoller, G., Die Straßburger Tucher- und Weberzunft. Straßburg 1879.

Staring, W. C. H., De binnen- en buitenlandsche Maten, Gewichten en Munten. 4. Aufl. Schoonhoven 1902.

Stieda, W., Hansisch-venezianische Handelsbeziehungen im 15. Jahrhundert. Rostock u. Leipzig 1894.

— Revaler Zollbücher und -Quittungen des 14. Jahrhunderts. Hansische Geschichtsquellen Bd. V. Halle a. S. 1887.

Sundzollregister = Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Oresund. I. 1497—1660. Bearbeitet von N. E. Bang. Kopenhagen 1906.

Tjassens, J., Zee-Politie der Vereenigde Nederlanden. 2. Druck. s'Gravenhage 1670.

Treitschke, H. v., Die Republik der vereinigten Niederlande. Historische und politische Aufsätze. Bd. II. 5. Aufl. Leipzig 1886. S. 403—544.

Uzielli, G., Cenni storici sulle imprese scientifiche marittime e coloniali di Ferdinando I. 1587—1609. Firenze 1901.

Velius, Th., Chronyk van Hoorn. 4. Ausgabe. Hoorn 1740.

Wagenaar, J., Vaderlandsche Historie vervattende de geschiedenissen der Vereenigde Nederlanden, inzonderheid die van Holland. Bd. 9—12. Amsterdam 1753—1755.

Zinkeisen, J. W., Geschichte des osmanischen Reiches in Europa. Bd. III, IV. Gotha 1855—1856.

[redacted]

B. Archivalien.

a) Reichsarchiv im Haag.

I. Archiv der Generalstaaten.

1. **Resolutieboeken**[1] von 1600—1650. Archivnummer Stat. Gen. 26—75.

   Diese Bände enthalten sämtliche Resolutionen, die in den täglichen Sitzungen der Generalstaaten gefaßt wurden. Aber bei keinem der sorgfältig formulierten Beschlüsse ist ein Protokoll der voraufgegangenen Debatte hinzugefügt, und nur gelegentlich wird, wie schon de Castries bemerkt hat[2], eine Meinungsäußerung über die verhandelte Frage mitgeteilt. In den Resolutionen sind fast alle Briefe und Eingaben, die den Generalstaaten Tag für Tag zugingen, registriert, auch wenn der Inhalt der Schreiben keine Diskussionen hervorgerufen hatte[3]. Von wichtigeren Briefen wurden bisweilen Auszüge gemacht. Die Resolutieboeken bieten die beste Kontrolle, wieviel Berichte in dem einen oder anderen Jahre aus dem Mittelmeergebiet z. B. eingelaufen sind.

2. **Loketkas.** Alle Dokumente, die nicht sofort erledigt werden konnten oder längere Beratungen erforderten, wurden in einem mit zahlreichen Fächern versehenen Schranke aufbewahrt. Der Kanzlist ordnete die Stücke und verteilte sie dann nach ihrem Inhalt auf die einzelnen Loquetten. Jedes Land hat sein bestimmtes Fach. In dieser Sammlung befinden sich Briefe von türkischen Wesiren, verschiedene Schreiben von Gesandten und Konsuln sowie Eingaben an die Generalstaaten über die Bekämpfung der Mittelmeerpiraten.

---

[1] Riemsdijk, De Griffie van H. H. M. p. 101 ff.

[2] De Castries, Sources inédites, Einl. p. XXVII.

[3] Riemsdijk, p. 120.

3. **Secreete Casse**[1]. Das eigentliche Geheimarchiv der Generalstaaten. Es diente zur Aufnahme von Staatsverträgen, Ratifikationsakten, Beglaubigungsschreiben fremder Gesandten usw. und Papieren, deren Inhalt geheim gehalten werden sollte. U. a. enthält die Secreete Casse das auf Pergament geschriebene, mit reichem Goldschmuck und farbigen Blumenverzierungen ausgestattete türkische Original des Vertrages, der 1612 zwischen Holland und der Pforte abgeschlossen ward.

4. **Liassen Konstantinopel** von 1610/12—1659. Archivnummer: Stat. Gen. 7075—7081.

Die Liassen umschließen Originalbriefe der Gesandten und Konsuln, die in der Levante und in der Berberei (mit Ausnahme von Marokko) tätig waren. Als wertvollste Stücke dieser Serie sind wohl die Schreiben des Gesandten Cornelis Haga[2] an die Generalstaaten — die Korrespondenz ist ziemlich vollständig erhalten — anzusehen. Außerdem finden sich in den chronologisch geordneten Aktenbündeln Kopien von Briefen der Hochmögenden an Sultane, Großwesire oder Paschas von Aleppo, Cypern usw. sowie an Gouverneure von Tunis und Algier.

5. **Liassen Italië** von 1614—1650. Archivnummer: Stat. Gen. 7045—7050.

Eine ähnliche Sammlung von Briefen niederländischer Gesandten und Konsuln aus Livorno, Genua und Venedig[3], ferner von Dokumenten, die für die Beziehungen Hollands zu Italien in Betracht kommen.

---

[1] Riemsdijk, p. 135 ff.

[2] Über Haga vgl. S. 59 ff. Einzelne Briefe Hagas aus den Jahren 1631—33 sind bereits i. d. Kronijk, Historisch Genootschap te Utrecht 23. Jahrg. p. 370 ff. veröffentlicht.

[3] Vgl. auch die in d. Kronijk. Hist. Gen., 1861 p. 264 ff., 414 ff. publizierten Schreiben von Willem van Lyere und Josua van Sonnevelt.

[redacted]

6. **Liassen Barbarije** von 1596—1670. Archivnummer: Stat. Gen. 7106—7107.

In dieser Gruppe sind die Schreiben der holländischen Konsuln und Agenten, die in Merrakesch und Fez die Interessen der Republik vertraten und alle sonstigen auf Marokko bezüglichen Aktenstücke vereinigt. Bis zum Ausgang des Jahres 1616 hat de Castries die Berichte vollständig herausgegeben.

7. **Liassen Frankrijk** von 1635—1648. Archivnummer: Stat. Gen. 6681—6686.

Wir benutzten nur diejenigen Dokumente, die auf die Mittelmeerpolitik Richelieus Bezug haben.

8. **Liassen Admiraliteit** von 1613—1650. Archivnummer: Stat. Gen. 5461—5534.

Darin sind Schreiben, Remonstranzen, Propositionen, Klageschriften, Rechnungsberichte usw. der 5 Marinebehörden zu Amsterdam, Rotterdam, Middelburg, Hoorn/Enkhuizen und Dokkum enthalten. Ein großer Teil dieser staubigen, vergilbten und durch Feuchtigkeit sehr beschädigten Papiere befindet sich in einem solchen Zustande, daß die Schrift fast unleserlich geworden ist.

Das eigentliche Archiv der Admiralitäten ward am 8. Januar 1844 durch den Brand des Marineministeriums ein Raub der Flammen. Glücklicherweise blieb eine Anzahl Dokumente vom Feuer verschont. Sie wurden ins Reichsarchiv überführt, bilden aber trotz der Versuche, sie durch Materialien aus dem Archiv der Generalstaaten zu ergänzen, eine zusammenhangslose Kollektion[1].

II. **Archiv Oldenbarnevelt.** Dasselbe ist dem Archiv der Provinz Holland einverleibt und birgt Papiere, die man im Nachlaß des Ratspensionärs fand. Für die

[1] De Castries, Einl. p. XXXIV.

Verbindung Hollands mit den Mittelmeerländern kommt ein „Zeezaaken, Handelszaaken" betiteltes Aktenbündel (Holland 2609) in Frage. Es umfaßt eine Reihe von Dokumenten, die folgende Aufschrift tragen: g. Stukken aangaande de klachten ingebracht tegen Cornelis Pauw, Hoofdconsul te Aleppo. 1613—14.

III. **Archiv der Direktoren[1] des Levantehandels und der Mittelmeerschiffahrt in Amsterdam.**

1. **Resolutieboek I** von 1627—1633. Archivnummer: Lev. Handel 1.

   Darin sind die Resolutionen der Amsterdamer Korporation verzeichnet. Mit dem Anfang des Jahres 1634 hören die Eintragungen plötzlich auf und beginnen erst 1655 von neuem. Die Lücke wird in ganz unvollkommener Weise ergänzt durch das

2. **Presentieboek** von 1634—1652. Archivnummer: Lev. Handel 25.

   Wahrscheinlich war die uns vorliegende Handschrift eine Art Kladde, in welcher der Schriftführer die formulierten Beschlüsse aufzeichnete, um sie später in die Reinschrift zu übertragen. Die außerordentliche Unregelmäßigkeit, mit der die Notizen gemacht sind, deutet darauf hin, daß der Sekretär nicht jede Resolution zuerst im Presentieboek vermerkte.

3. **Missiveboek I** von 1625—1663. Archivnummer: Lev. Handel 26.

   Das Kopiebuch der Direktoren für Briefe an die Generalstaaten, an die Konsuln im Mittelmeergebiet. Bis 1638 ist das Missiveboek chronologisch geordnet, dann sind die Abschriften willkürlich aneinandergereiht, ohne Rücksicht auf Jahreszahl und Datum.

4. **Remonstrantieboek I** von 1627—1652. Archivnummer: Lev. Handel 73.

---

[1] Über das Direktorium siehe S. 174 ff.

Es enthält Kopien von Eingaben an die Generalstaaten, an die Staaten von Holland und Westfriesland, Bürgermeister von Amsterdam (mit unvollständigem Index). Auch hier ist die Ordnung nur bis 1633 eingehalten. In den folgenden Jahren herrscht ein wirres Durcheinander. Viele Briefe sind undatiert und ganz lückenhaft[1].

5. **Rechnungsablagen.**

„Jaarlijksche rekeningen". Archivnummer: Lev. Handel 267—268.

Diese Bündel umschließen die Lastgeldrechnungen von 1645 ab. Vgl. darüber S. 179 f.

„Den ophef van een half per cent over goederen na en uyt de Middelant. Zee Sedert a° 1646 tot a° 1647". Archivnummer: Lev. Handel 264. Siehe Kapitel III.

b) Archiv des Ridder Pauw van Wieldrecht in Leersum bei Utrecht.

Dieses Privatarchiv besitzt Abschriften von Briefen des Gesandten Cornelis Haga an den Ratspensionär Adriaan Pauw 1613—1616.

[1] Bei den wenigen Dokumenten, die wir aus den Briefsammlungen dieses Archivs benutzten, ist in den Anmerkungen auf den Fundort verwiesen.

[redacted]

Tabelle
der häufiger vorkommenden Münzen.

(Teilweise auf Gramm Silber reduziert[1].)

Gramm Silber:

a) 1 holländischer Gulden = 20 Stüver (stuivers).
Normalgewicht = 10,531 g
Feingehalt = 911 Tausendstel. 9,594

b) 1 Real van achten oder 1 Stück van achten = 1 spanischer Peso oder Piaster zu 8 Reales di Plata = 80 türkische Asper.
Normalgewicht = 27,06 g
Feingehalt = 916 $^2/_3$ Tausendstel 24,81

Der Kurs des Realen schwankte in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zwischen 44 und 55 Stüvern. Gewöhnlich wurde der Real van achten in Holland zu 48 St. = 2,40 fl. angenommen. Die Kursschwankungen hingen damit zusammen, daß sich die Stüver nicht immer ganz gleich blieben, und daß die Pesos oft in stark beschnittenem Zustande zirkulierten. Sie

---

1 Wir verdanken die Reduktionen einer liebenswürdigen Mitteilung des Herrn Dr. Julius Cahn in Frankfurt a. M.

wogen dann weniger als gesetzliche Vorschrift war.

c) 1 türkischer Asper = $^1/_8$ des Para oder der 120. Teil des türkischen Piasters. Der Wert des Aspers wechselte stark und sank in den ersten 50 Jahren des 17. Jahrhunderts beständig. Daher ist eine genauere Bestimmung unmöglich.

d) 1 Pfund Vlämisch = 6 holländische Gulden.

e) 1 Dukaten
1 Zechine } = $1^1/_2$ Realen van achten = 120 türkische Asper.

Inhaltsverzeichnis.







Einleitung.

I. Die Republik der vereinigten Niederlande um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts und die Anfänge ihrer Beziehungen zu Südeuropa.

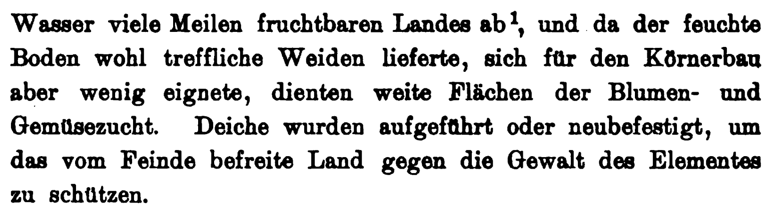
In der Geschichte des niederländischen Freiheitskampfes bildet das Jahr 1585 einen wichtigen Abschnitt. Nicht mit Unrecht hat P. L. Muller[1] es das Geburtsjahr von Holland und Belgien genannt. Der Fall Antwerpens entschied das Schicksal der südlichen Provinzen und unterwarf sie vollständig dem Willen des spanischen Monarchen. Aber auch für den Norden schien das letzte Stündlein geschlagen zu haben. 1584 war Wilhelm von Oranien, der Hort des Widerstandes, einem Meuchelmörder zum Opfer gefallen. Ohne fremde Hilfe konnten die führerlosen nördlichen Landschaften an Abwehr der im Süden und Osten unaufhaltsam vordringenden Spanier nicht denken. Da griff Elisabeth von England ein, und der gewaltige Sieg der verbündeten Briten und Holländer über die spanische Armada stellte das Übergewicht der Protestanten zur See her. Die Rückwirkung dieses welthistorischen Ereignisses braucht hier nicht erörtert zu werden. In jeder Beziehung kam den Holländern die Verwicklung Philipps in den französischen Bürgerkrieg zu statten. Der König entfernte den gefährlichsten Gegner der nördlichen Niederlande aus ihrer unmittelbaren Nähe, wider Willen mußte Alexander Farnese seine Tätigkeit auf den fran-

[1] Onze Gouden Eeuw, p. 4.

zösischen Kriegsschauplatz verlegen. Moriz von Oranien und Oldenbarnevelt ließen den günstigen Augenblick nicht unbenutzt vorübergehen. Schritt für Schritt gewann man den verlorenen Boden wieder, eine Festung nach der anderen ward den Spaniern entrissen, im Süden, Norden und Osten gelangten die vereinigten Provinzen schon im letzten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts zu festen Grenzen. Von einer Wiedergewinnung dieser Gebiete konnte nach der Einnahme Groningens durch den Oranier nicht mehr die Rede sein. Nach wechselvollen Kämpfen kam 1609 der zwölfjährige Waffenstillstand zwischen der Republik und Spanien zustande. Philipp III. erkannte die nördlichen Niederlande als unabhängigen Staat an, der nunmehr in die Reihe der europäischen Großmächte eintrat.

Ein gewaltiger Umschwung hatte sich während des heißen Ringens um die Selbständigkeit in den vereinigten Provinzen vollzogen. Auf allen Gebieten, Handel und Schiffahrt, Industrie und Landbau, Kunst und Wissenschaft pulsierte neues Leben. Wie war der allgemeine Wohlstand seit 1585 gestiegen! Blok führt das Urteil des englischen Reisenden Overbury an, der 1609 die südlichen und nördlichen Niederlande besuchte und in den „Observations upon the Provinces United“ schrieb, es gäbe im Norden keine außergewöhnlich reiche, aber auch sehr wenig arme Leute[1]. Das Meer ward für das junge Gemeinwesen die unversiegliche Quelle seiner Kraft und Widerstandsfähigkeit, und von allen Erwerbszweigen entfalteten Handel, Schiffahrt und Fischerei die stärkste Blüte. An die Stelle von Antwerpen trat das mächtig aufstrebende Amsterdam. Neben der Metropole gelangten die nordholländischen Städte und Dörfer, die Heimstätten der Frachtschiffer, zu hoher Bedeutung für das kommerzielle Leben der vereinigten Provinzen. Rotterdam entwickelte sich zum Verkehrszentrum Südhollands, in Middelburg nahm der seeländische Handel seinen Hauptsitz, während Gouda, Delft, Leiden und Haarlem als Industrieplätze eine große Rolle zu spielen begannen. Durch Trockenlegung zahlreicher Polder rang man dem

[1] Blok, Geschiedenis, IV. p. 11.



Wasser viele Meilen fruchtbaren Landes ab[1], und da der feuchte Boden wohl treffliche Weiden lieferte, sich für den Körnerbau aber wenig eignete, dienten weite Flächen der Blumen- und Gemüsezucht. Deiche wurden aufgeführt oder neubefestigt, um das vom Feinde befreite Land gegen die Gewalt des Elementes zu schützen.

Der Zeitraum von 1585 bis 1609 ist für die Geschichte der Republik auch insofern von großer Bedeutung, als in ihn die Entstehung des niederländischen Kolonialreiches in Ostindien fällt. Es ist zur Genüge bekannt, daß die Handelsverbote Philipps II. und die Sperrung Lissabons den holländischen Kaufmann zwangen, eine direkte Verbindung mit den Gewürzländern zu suchen. Schon um die Mitte des 16. Jahrhunderts waren die Niederländer die Hauptvertreiber der indischen Waren in Europa gewesen. Wollten sie auch fernerhin ihre Stellung im indischen Geschäfte behaupten, so blieb ihnen nur der eine Weg übrig, direkte Handelsbeziehungen zu Südasien anzuknüpfen. Man weiß, daß diese Bestrebungen die Holländer ins Eismeer führten, daß sie zu jenen großartigen Versuchen, das Problem der Umschiffung Asiens zu lösen, Anlaß gaben. Wahrscheinlich lenkte der Wunsch, einen Weg nach Indien zu finden, die Aufmerksamkeit der Niederländer auch auf die Levante. Obwohl die Glanzperiode der morgenländischen Handelsstädte vorüber war, so kamen Alexandrien, Kairo, Aleppo und Smyrna für den indischen Handel immer noch in Betracht. Überdies konnte man von hier aus die Märkte Indiens auf irgend einer der uralten Handelsstraßen — unter großen Beschwerden allerdings — erreichen. Daß unternehmungslustige Holländer sich nicht scheuten, die unbequeme, an Zeit und Geldbeutel hohe Anforderungen stellende Landreise anzutreten, beweist uns eine Notiz in Jan Huijgen Linschotens „Reysgeschrift van de navigatien der Portugaloysers in Orienten“[2]. Dort ist die Rede von einem jungen Niederländer, der in Aleppo den Edelsteinhandel lernen sollte. Aber den Jüngling hielt es

[1] Blok, Geschiedenis, IV, p. 12 ff.

[2] Erschienen im Jahre 1595.

nicht in Haleb, er zog nach Goa und Ormus weiter, um dort sein Glück zu suchen.

Waren es die indischen Produkte allein, die Hollands Kaufleute antrieben, Schiffe nach der Straße von Gibraltar zu senden? Wehte nicht ihre Flagge schon im Mittelmeere, als der Hafen von Lissabon den Schiffen der vereinigten Provinzen noch offen stand? Der Beginn der niederländischen Mittelmeerfahrten steht im engsten Zusammenhang mit den Handelsstörungen in Iberien. Als Philipp II. nach dem Ausbruch des spanisch-englischen Krieges im Jahre 1585 eine Anzahl niederländischer Schiffe wegnehmen ließ, mußten sich die Kaufleute der Republik notgedrungen nach neuen Absatzgebieten für die Artikel umsehen, mit denen sie Spanien zu versorgen pflegten. Die Verschiffung von Getreide, Holz und von anderen aus dem Ostseegebiete bezogenen Erzeugnissen nach der pyrenäischen Halbinsel war zu einer solchen Bedeutung in den Niederlanden gelangt, daß die Aufgabe dieses wichtigen Handelszweiges der kommerziellen Stellung des kleinen Gemeinwesens außerordentlichen Schaden zugefügt hätte. Wenn auch der Beschlagnahme von 1585 nicht unmittelbar neue Übergriffe folgten, so begannen doch die Kaufleute für ihr Gut, die Reeder für ihre Fahrzeuge, Schiffer und Matrosen für ihr Leben zu fürchten.

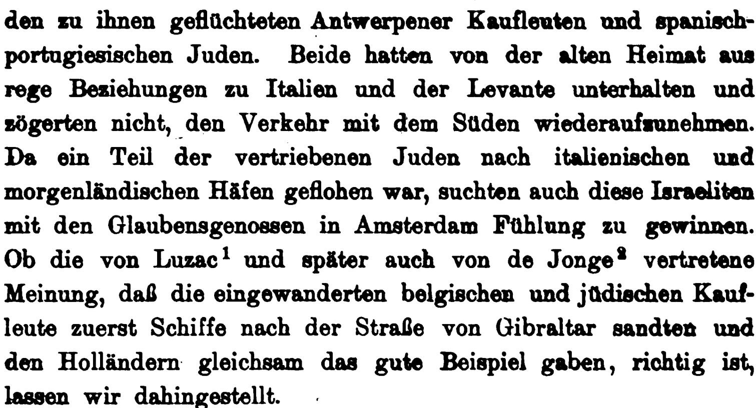
Zufälligerweise wurde Italien am Ausgang der 80er Jahre des 16. Jahrhunderts von Teuerungen und Hungersnöten heimgesucht[1]. Fünf Jahre hintereinander (1586—1590) mißriet die Getreideernte auf der apenninischen Halbinsel. So bot sich hier sofort die Aussicht auf Erschließung neuer Märkte, und 1590 fuhren nach dem Bericht des Velius zum ersten Male vier bis fünf Hoorner Kornschiffe nach Italien[2].

In den Bemühungen, die Handelsverbindung mit Genua, Livorno, Venedig und anderen Plätzen weiter zu entwickeln und lebenskräftig zu machen, fanden die Holländer treue Helfer an

---

[1] Naudé, Getreidehandelspolitik, p. 89, 142, 331.

[2] Chronijk van Hoorn, p. 490. Bor, Nederl. Oorlog. IV, p. 16. Nach Bor sandten im gleichen Jahre auch Enkhuizen und andere Plätze Schiffe dorthin.



den zu ihnen geflüchteten Antwerpener Kaufleuten und spanisch-portugiesischen Juden. Beide hatten von der alten Heimat aus rege Beziehungen zu Italien und der Levante unterhalten und zögerten nicht, den Verkehr mit dem Süden wiederaufzunehmen. Da ein Teil der vertriebenen Juden nach italienischen und morgenländischen Häfen geflohen war, suchten auch diese Israeliten mit den Glaubensgenossen in Amsterdam Fühlung zu gewinnen. Ob die von Luzac[1] und später auch von de Jonge[2] vertretene Meinung, daß die eingewanderten belgischen und jüdischen Kaufleute zuerst Schiffe nach der Straße von Gibraltar sandten und den Holländern gleichsam das gute Beispiel gaben, richtig ist, lassen wir dahingestellt.

Jedenfalls unterliegt es keinem Zweifel, daß nicht politische Bestrebungen, sondern lediglich merkantile Interessen das Signal zur Aufnahme der Mittelmeerfahrten in den Niederlanden gaben. Da aber Handel und Schiffahrt staatlichen Schutzes und staatlicher Vertretung bedurften, regte sich alsbald das Verlangen, den neuen „Geschäftsfreunden" auch politisch näherzutreten. Wie das geschah, wird die folgende Untersuchung zeigen.

Doch bevor wir zur Lösung unserer Aufgabe schreiten, ist es notwendig, die Lage und Machtverteilung im Mittelmeergebiet darzulegen und die Verhältnisse zu schildern, welche die Holländer im Süden vorfanden und mit denen sie zu rechnen hatten.

II. Die Mittelmeermächte vom Ausgang des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts.

1. Das osmanische Reich.

Es war ein tragisches Geschick, daß Soliman der Prächtige dem unwürdigsten und untüchtigsten seiner Söhne, Selim, das Erbe hinterlassen mußte, daß ein Schwächling der Gebieter dieses kriegerischen und durch Krieg aufgerichteten Staates ward. Die

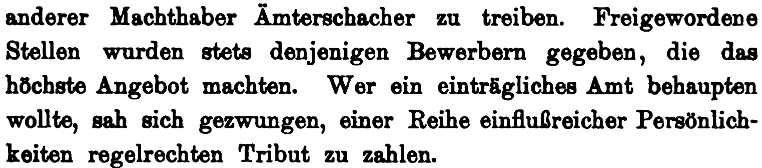
[1] Hollands Rijkdom I, p. 340.
[2] Nederland en Venetie p. 299 ff.

dem Halbmond unterworfene Ländermasse, die das ganze östliche Becken des Mittelmeeres umfaßte, die alle nordafrikanischen Küstensultanate mit Ausnahme von Marokko in sich schloß, bedurfte eines Herrschers „von lebendigem Geist und freien großen Trieben der Seele“[1]. Nur ein von Jugend auf zum Kriegsmann erzogener Fürst, der in dem unaufhörlichen Kampfe gegen Orientalen und Christen seine vornehmste Pflicht sah, war imstande, die widerstrebenden Elemente zu bändigen und ein Auseinanderbröckeln der europäischen und asiatischen Türkei zu verhindern.

Indem nun Selim II. und Murad III. die Kriegsführung den Wesiren überließen, sich Ausschweifungen und einem tatenlosen Genußleben ergaben, entglitt das Staatsruder ihren Händen. Die Großwesire wurden Herren des Landes, bis auch sie der rasch wachsenden Macht des Harems erlagen und zu Werkzeugen seines Willens herabsanken. Den Wünschen des Serails hatten sich geistliche und weltliche Behörden zu fügen, die Staatsbeamten wurden von ihm zur höchsten Würde erhoben und gingen ihrer Stellung verlustig, ja büßten das Leben ein, wenn ihnen die Gnadensonne des Harems nicht mehr lachte. Ein unaufhörlicher Wechsel trat in der obersten Reichsgewalt ein. Da die verschiedenartigsten Wesire einander folgten, ein friedfertiger Minister nicht selten von einem kriegerischen Manne abgelöst wurde, geriet der gleichmäßige Gang der Staatsmaschine ins Stocken. Fast jeder Großwesir änderte das Regierungssystem seines Vorgängers und nahm einen gründlichen Personenwechsel im Beamtenkörper vor. Die dadurch entstehende Unsicherheit, das beständige Hin- und Herschwanken wirkte störend vor allem auf diejenigen Gebiete zurück, die mit Konstantinopel nur in loser Verbindung standen.

Dazu kam, daß der Luxus und das verschwenderische Leben des Hofes Nachahmung bei den vornehmen Türken fand. Um ihren kostspieligen Liebhabereien fröhnen zu können, begannen die Magnaten nach dem Vorbilde des Großwesirs und

[1] Ranke, Osmanen, p. 21.



anderer Machthaber Ämterschacher zu treiben. Freigewordene Stellen wurden stets denjenigen Bewerbern gegeben, die das höchste Angebot machten. Wer ein einträgliches Amt behaupten wollte, sah sich gezwungen, einer Reihe einflußreicher Persönlichkeiten regelrechten Tribut zu zahlen.

Die Briefe aller christlichen Gesandten und Konsuln sind voll von Klagen über das unerhörte Bestechungswesen in den osmanischen Ländern. Für Gold war hier alles feil, Geldgeschenke ebneten den Weg zum Herzen jedes Beamten. Täglich verehrte der Großwesir seinem Herrn die kostbarsten Gaben, die Wesire der Kuppel[1] bestachen den ersten Minister und ließen sich wieder von ihren Subalternen beschenken. So ging es fort von Stufe zu Stufe, bis zu den untersten Schichten des Beamtenkörpers. Je rascher lukrative Ämter wechselten, desto reichere Einnahmen hatte die Kasse des Großwesirs zu verzeichnen. Eine widerliche Stellenjägerei griff im türkischen Reiche Platz. Mit allen Mitteln suchte man den Nebenbuhler zu verdrängen, und nicht selten verloren Leute einen mühsam erworbenen Posten, bevor sie zum Genuß desselben gelangt waren. Infolgedessen wußte niemand, wie lange seine Amtsdauer währen würde. Da nun alle Beamten die schweren pekuniären Opfer, die der Erwerb der Stelle verursacht hatte, wieder herausschlagen und zu gleicher Zeit ihren Beutel füllen wollten, nahmen Erpressungen und Brandschatzungen in den Provinzen überhand. Von den Übergriffen wurden die Bewohner des platten Landes am schlimmsten betroffen. Aber auch Bürger kleinerer Städte sowie die in türkischen Handelsplätzen ansässigen abendländischen Kaufleute empfanden die Verpflichtung, sich die Gunst jedes Paschas, Agas oder Emirs erkaufen zu müssen, als unerträgliche Last.

Die Goldgier der Padischahs, die kostspielige Hofhaltung, die wachsenden Ausgaben für Heer und Flotte, sowie die unglücklichen Feldzüge begannen am Ausgang des 16. Jahrhunderts das türkische Staatsvermögen zu erschöpfen. Da die Schuldenlast ins Ungeheure wuchs und die aufs äußerste angespannte

---

[1] Hammer, Staatsverfassung d. Osmanen I. p. 62. II. p. 80 ff.

Steuerkraft des Landes das Defizit nicht zu decken vermochte, griff die Regierung zu Gewaltmaßregeln. Sie begann die Münzwerte zu ändern und für gute Silberstücke stark mit Kupfer vermischte Silbermünzen auszugeben. Diese Finanzoperationen schlugen nicht nur Handel und Verkehr schwere Wunden, sie riefen auch wiederholt Rebellionen der Truppen hervor und verteuerten den Vertretern christlicher Mächte das Leben im Morgenlande.

Zeigten sich in diesen Verhältnissen schon bedenkliche Symptome des Verfalls, so trat dieselbe Erscheinung in den Zuständen des türkischen Heerwesens zutage[1]. Seit dem unheilvollen Beschlusse Solimans, älteren verdienten Kriegern und namentlich den in Grenzgarnisonen liegenden Truppenteilen die Ehe zu gestatten, hatte sich die Disziplin des ursprünglich nur aus Christensklaven bestehenden Janitscharenkorps rasch gelockert. Die Heirat kettete den Soldaten an die Familie, infolgedessen erlahmte der Eifer für den Dienst. Was man anfangs nur einzelnen Leuten erlaubt hatte, mußte sehr bald allen Mannschaften zugestanden werden. Die Versorgung der Janitscharenkinder bereitete dem Staate neue Ungelegenheiten. Natürlich forderten die Väter Aufnahme ihrer Söhne in das Korps und wußten die Erfüllung dieses Verlangens bei der Thronbesteigung Selims II. durchzusetzen. Waren die alten Janitscharen der Schrecken abendländischer Heere gewesen, so konnte man der jungen Generation alles andere als Kriegstüchtigkeit nachrühmen. Ihr fehlte die Begeisterung für das Waffenhandwerk und die harte Zuchtschule, durch die das alte Geschlecht hindurchgegangen war. Um die in den Perserkriegen entstandenen Lücken zu ergänzen, wurden in den letzten Dezennien des 16. Jahrhunderts geborene Türken in die Janitscharenregimenter eingestellt. Da zur selben Zeit auch die Offiziersstellen in der türkischen Armee durch Geld und Geschenke erworben werden konnten, drangen die ungeeignetsten Elemente in die ruhmreiche Truppe der Janitscharen

[1] Vgl. darüber Ranke, Osmanen, p. 5 ff., 41 ff. Zinkeisen, III. p. 247 ff.

und Sipahi ein, Leute, die den Geist der Zügellosigkeit und des Aufruhrs in die Miliz brachten und in der Schlacht sofort das Hasenpanier ergriffen.

So nahm die Wehrkraft der Milizen ab. Und je mehr die Aushebung von Christensklaven nachließ, je mehr Türken in die Kriegerkaste eintraten, um so verderblicher ward der Einfluß des Heeres für das Land. Die schlecht besoldeten, undisziplinierten Janitscharenregimenter begannen Provinzen zu plündern, Städte zu verwüsten, wenn man ihren Willen nicht genügend respektierte. Ja, sie zwangen sogar den Großherrn, mißliebige Vorgesetzte zu entfernen und Schlachten abzubrechen.

Mit dem Rückgang des osmanischen Landheeres hielt der Verfall des türkischen Seewesens gleichen Schritt. 33 Jahre lang, von 1538 bis 1571, hatte die Flotte des Großherrn die Suprematie im östlichen und westlichen Mittelmeerbecken behauptet. Unter Chaireddin Barbarossa schienen die Türken zur See unüberwindlich zu sein. Ihre Korsaren beunruhigten Städte und Bewohner an den italienischen und spanischen Küsten und bedeckten das ganze südliche Binnenmeer. In dieser Glanzperiode der osmanischen Marine ging das venezianische Kolonialreich im griechischen Archipel fast vollständig zugrunde. Sogar Cypern ward der stolzen Signoria entrissen, und Kreta drohte schon damals dem gleichen Schicksale zu verfallen. Da gelang es den vereinigten romanischen Staaten von Südeuropa noch einmal, der türkischen Seemacht den Ruhm der Unbesiegbarkeit zu rauben. Der Tag von Lepanto entschied für die christlichen Waffen. Aber der Gewinn war nur gering. Die Liga fiel auseinander, und mit Bestürzung vernahmen die Abendländer fünf oder sechs Monate nach der Schlacht, daß im Hafen von Konstantinopel eine Flotte von über 100 Schiffen zur Ausfahrt bereit liege.

Ursprünglich waren die Osmanen keine seefahrende Nation. Erst die Folgen der Eroberungspolitik nötigten sie, an den Bau einer Flotte zu denken, um die neugewonnenen Gebiete zu schirmen und die Kommunikation zwischen ihnen und der Hauptstadt aufrechtzuerhalten. Trotzdem das türkische Reich einen

Überfluß an Schiffsbaumaterialien besaß und Leute zur Bemannung der Galeeren in großer Zahl vorhanden waren, wurden nirgends schlechtere und seeuntüchtigere Fahrzeuge gebaut als hier, fehlten in keiner Marine so viele Mannschaften[1]. Die Ursache dieser Erscheinung lag weniger an der seemännischen Unfähigkeit der Türken als an der heillosen Administration ihres Seewesens. Alle Kriegsschiffe ließ man von Fremden bauen. Aber was nützten den venezianischen, genuesischen oder griechischen Schiffsbaumeistern ihre technischen Kenntnisse, wenn die Marineverwaltung feuchtes, grünes Holz lieferte und die Frist zur Erledigung der Aufträge viel zu kurz bemessen war!

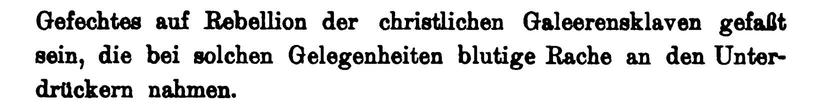
Für den Schiffsbau und die Ausrüstung der Fahrzeuge hatten die „Reïs“, die Galeerenkapitäne, Sorge zu tragen. Da ihre Anzahl im Verhältnis zur Menge der Schiffe viel zu groß war, und nur ein Teil von ihnen wirklich Dienst tun konnte[2], besoldete die Regierung eine Reihe unnützer Brotesser, die infolge ihrer geringen Fähigkeiten den Posten eines Schiffskommandanten gar nicht auszufüllen vermochten. Aber gerade dieses Amt übte auf alle Glücksritter im osmanischen Reiche die stärkste Anziehungskraft aus, weil es so viele Möglichkeiten bot, den Staat zu betrügen. Man brauchte nur an Baumaterialien, an Arbeitern auf der Werft, an den zur Ausrüstung erforderlichen Gegenständen zu sparen. Noch profitlicher war es für einen Reïs, wenn er etwa $^3/_4$ der zur Bedienung des Fahrzeuges erforderlichen Mannschaften einstellte, die volle Stärke aber angab. Denn die Verwaltung zahlte ihm Sold und Kostgeld für alle in den Listen verzeichneten Personen aus, ohne zu kontrollieren, ob die Besatzung wirklich vollzählig war.

Obwohl die auf so schlechter Grundlage ruhende ottomanische Marine die Niederlage bei Lepanto erstaunlich rasch überwunden hatte, war von größeren Unternehmungen zur See in der Folgezeit nicht mehr die Rede. Einmal kosteten derartige Expeditionen Unsummen. Sodann mußte man bei unglücklichem Ausgang des

---

[1] Vgl. über das osmanische Seewesen: Zinkeisen, III. p. 279 ff. E. Graf Wilczeck, Das Mittelmeer, p. 174 ff.

[2] Zinkeisen, III. p. 295.



Gefechtes auf Rebellion der christlichen Galeerensklaven gefaßt sein, die bei solchen Gelegenheiten blutige Rache an den Unterdrückern nahmen.

Je mehr sich aber die einst so gefürchtete türkische Seemacht auf die Defensive und die Küstenverteidigung beschränkte, desto übermächtiger wurden die Korsaren von Tripolis, Tunis und Algier, die — um einen sehr glücklichen Ausdruck Grammonts zu gebrauchen — seit Barbarossas Zeiten die westliche Division der ottomanischen Flotte bildeten[1]. Wir werden den nordafrikanischen Piraten im Laufe unserer Darstellung wiederholt begegnen. Hier soll ihr Abhängigkeitsverhältnis von der Pforte und ihre Bedeutung für die osmanische Marine gekennzeichnet werden.

Im Jahre 1518 war der von Spanien hart bedrängte Herrscher Algeriens, Chaireddin Barbarossa, Vasall des türkischen Sultans geworden[2]. Mit Hilfe der Osmanen hatte er den Spaniern die eroberten Gebiete an der nordafrikanischen Küste entrissen und 1534 Tunis überwunden, das ebenfalls der Oberhoheit des Großherrn unterstellt ward. Ein Jahr darauf gelang es Karl V., den Türken dieses Land wieder abzunehmen. Er befreite dadurch Sizilien von einer großen Gefahr, die der Insel durch die unmittelbare Nachbarschaft der tunesischen Freibeuter drohte. Aber die weiteren Unternehmungen des Kaisers gegen Chaireddin mißglückten vollständig. Andrea Doria unterlag bei Prevezza[3], und 1541 vernichtete der Sturm die kaiserliche Flotte, mit der Karl V. Algier hatte bezwingen wollen. Auch nach dem Tode des kühnen Chaireddin (1546) behaupteten die Türken die algerischen Besitzungen. Tripolis, das sich vorübergehend in der Gewalt der Johanniter befunden hatte, geriet 1551 in die Hände des Padischahs. Den Abschluß dieser Jahrzehnte dauernden

---

[1] Histoire d'Alger, p. 50.
[2] Grammont, p. 29f.
[3] Vgl. darüber E. Pétit, André Doria p. 178ff.

Kämpfe um Nordafrika bildete im Jahre 1574 das Erscheinen der Türken vor Tunis, das sich nach kurzem Widerstande dem osmanischen Großadmiral ergab. Von kleineren Orten abgesehen, blieb Oran das letzte wichtige Bollwerk Spaniens auf dem nordafrikanischen Festlande.

So waren Tripolis, Tunis und Algier dem türkischen Reiche einverleibt[1]. Aber die Bande, die Konstantinopel mit den Barbaresken verknüpften, hingen nur lose zusammen und lockerten sich rasch, als kraftlose Sultane die Zügel der Regierung am Boden schleifen ließen. Solange die nordafrikanischen Küstenländer unter den Statthaltern, den Beglerbegs standen, die fast alle Großadmirale der türkischen Flotte waren, wurde der Wille des Padischahs respektiert, wurden Übergriffe der Korsaren bisweilen geahndet[2]. Wohl versuchten die in Algier, Tunis und Tripolis liegenden Janitscharenregimenter wiederholt, die Stellung der Beglerbegs zu erschüttern und sich der obersten Gewalt zu bemächtigen. Es glückte ihnen jedoch nicht, dieses Ziel zu erreichen. Gegenüber der zuchtlosen Soldateska fanden Chaireddin und seine Nachfolger ihre natürliche Stütze an den Einwohnern des Landes, die unter der Willkür und Habgier der Janitscharen am schwersten zu leiden hatten. Noch bessere Bundesgenossen des Statthalters wurden die Kapitäne der Piratenschiffe. Das übermütige Benehmen der Janitscharenoffiziere erfüllte sie mit großer Besorgnis, und die algerischen Flottenchefs fürchteten, daß ein Renkontre zwischen beiden Parteien schwere Opfer kosten würde. Auch konnte der anarchische Zustand des Landes die prächtigen Gärten und Besitzungen ge-

---

[1] Für die Geschichte von Algier und Tunis möchten wir auf die wichtigen Publikationen Eugène Plantets hinweisen. a) Correspondance des deys d'Alger avec la cour de France (1579—1833) 1889. b) Correspondance des beys de Tunis et des consuls de France avec la cour I—III, 1893—96. Wertvolle Mitteilungen bieten auch die Aufsätze Grammonts zur algerischen Geschichte in der Revue africaine 1879—85.

[2] Das Folgende nach Grammont, Hist. d'Alger, Kap. IV, X, XVI.

fährden, die sich verschiedene Piratenführer in Algier erworben hatten.

Nach dem Tode des Beglerbegs Euldj-Ali im Jahre 1587 trat in der Verfassungsform der Barbareskenstaaten eine durchgreifende Änderung ein. Während sie bis dahin ein Reich gebildet hatten, schuf man jetzt drei voneinander unabhängige Gemeinwesen. An ihre Spitze wurden türkische Paschas gestellt, die alle drei Jahre wechseln sollten. Mit Recht macht Grammont darauf aufmerksam, daß dieser Schritt ein Fehler war. Denn Einrichtungen, die sich in der europäischen und asiatischen Türkei bewährt hatten, paßten keineswegs für Nordafrika[1].

Das unter den Beglerbegs noch behauptete Ansehen der Pforte schwand in Algier seit dem Erscheinen der Vizekönige vollständig. Die Janitscharen taten, was sie wollten, der aus ihren Führern und Subalternoffizieren gebildete Diwan entschied über Krieg und Frieden, ohne nach dem Willen des Sultans zu fragen. Dem Wunsche der Militärvertreter hatte sich der Pascha zu fügen. Nur die „Taiffe", d. h. der Bund der Freibeuterkapitäne[2] bewahrte seine unabhängige Stellung gegenüber dem Diwan.

Wie alle Ämter im osmanischen Reiche käuflich waren, so wurden auch die Gouverneurposten von Tripolis, Tunis und Algier verschachert. Und an Bewerbern fehlte es nicht. Mochte die Stellung beschwerlich und demütigend für einen leistungsfähigen Beamten sein, die reichen Einkünfte ließen ihn alles Ungemach vergessen. Schon unter den Beglerbegs wurden die Erträge, die aus den Zöllen Algeriens, aus der Korallenfischerei, der Hinterlassenschaft Verstorbener, vor allem aber aus den Prisen in die Kasse des Statthalters flossen, auf 500000 Dukaten jährlich geschätzt[3]. Bei solchen Revenuen lohnte es sich in der Tat, die Schattengewalt zu übernehmen. Und geduldig ertrugen die Vizekönige, was man ihnen auferlegte. Denn Reibungen mit

---

[1] Grammont, p. 124.
[2] Mercier, Hist. de l'Afrique septentr. p. 135.
[3] Grammont, p. 50.

den einflußreichen Häuptern der Land- und Seemacht hatten gewöhnlich den Verlust des gewinnbringenden Postens zur Folge. Der Gedanke, nach Ablauf der drei Jahre, mit Schätzen beladen, die Heimreise antreten und alsdann einen glänzenden Hofhalt in Konstantinopel führen zu können, brachte die Paschas über die schwersten Demütigungen hinweg.

Auch in Tunis und Tripolis war der Gouverneur nur der nominelle Stellvertreter des Sultans, während die Regierungsgeschäfte in der Hand des Deys ruhten, den die Miliz aus ihrer Mitte erwählte. Als beratende Körperschaft stand ihm der Diwan der Janitscharen zur Seite. Die tunesischen Seeräuberkapitäne bildeten wie die algerischen eine in sich fest geschlossene Korporation, und ihr Admiral, der Bey von Tunis, hatte bedeutenden Einfluß auf das Gouvernement[1]. Da dieses Land Korn und Gemüse produzierte, seine Erzeugnisse sogar nach Malta verkaufte, da der Seeraub „nicht die ausschließliche Beschäftigung" seiner Bewohner war[2], herrschten in Tunis ruhigere und friedlichere Zustände als in dem westlichen Nachbarstaate.

Von allen Bewohnern der Berberei hatten die abendländischen Schiffer die Tripolitaner am wenigsten zu fürchten. Sie standen im leidlichen Einvernehmen mit der Pforte und konnten sich bei der geringen Bedeutung ihrer Flotte keine unabhängige Stellung wie die algerischen Reïs verschaffen. Dazu kam, daß alle Bewegungen in Tripolis von Ägypten aus leicht zu überwachen waren.

Während Stadt und Land unter dem drückenden Regimente der Janitscharen ächzten, erfreuten sich die Korsaren der ungebundesten Freiheit. Den Reïs, die zum größten Teile fremde Renegaten waren[3], konnte der Diwan nichts anhaben. Denn von ihren Erfolgen hing die Existenz der Berberei ab, und der Seeraub schützte sie vor Verarmung und Hungersnot. Daher sah das Volk in den Piratenkapitänen seine Helden. Ohnmächtig stand auch die Pforte der Taiffe gegenüber. Sie hütete sich

---

[1] Masson, Hist. du commerce français, p. 35.
[2] Masson, Hist. des établissements, p. 88.
[3] Mercier, Hist. de l'Afrique septentr. III. p. 145 f.

wohl, Einspruch gegen die Raubzüge der Reïs zu erheben, mochten auch die unangenehmsten Verwicklungen mit den europäischen Mächten daraus entspringen. Die Barbaresken hielten den Schrecken des osmanischen Namens auf dem Meere aufrecht, sie machten dem spanischen Gegner unaufhörlich zu schaffen und kämpften für die mohammedanischen Machtideale. Überall tauchten die schnellen und vorzüglich bemannten Fahrzeuge auf. Sie erschienen an den Küsten Syriens und Ägyptens, sie suchten die griechischen, italienischen, französischen und spanischen Gestade heim, sie segelten durch die Straße von Gibraltar und überfielen reich beladene Ostindienfahrer[1]. In den Jahren 1623 und 1626 liefen algerische Piratenschiffe sogar Middelburg und Rotterdam an[2]. Die Seeherrschaft im Mittelmeer ging während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts in die Hände der Barbaresken über, und nur mit Mühe vermochte sich die christliche Schiffahrt ihnen gegenüber zu behaupten.

Über die Stärke der Piratenflotten weichen die Meinungen der Zeitgenossen voneinander ab. Einzelne Ziffern sind uns in englischen, französischen und niederländischen Quellen erhalten, aber man wird gut tun, die Angaben mit Vorsicht aufzunehmen. Die Schiffszahl ließ sich damals genau gar nicht feststellen, weil die Freibeuter fortwährend gekaperte Fahrzeuge in ihre Marinen einreihten. Außerdem wimmelte das Mittelmeer von christlichen Korsaren aus aller Herren Länder, von Maltesern, Florentinern, Franzosen, Spaniern, vor allem aber von niederländischen und englischen Piraten, die durchweg unter der roten Seeräuberflagge segelten und daher vielfach für Barbaresken gehalten wurden. Hillebrand Quast, einer der erprobtesten Kämpfer gegen die Mittelmeerkorsaren, veranschlagt in einem Bericht vom 2. März 1618 die Zahl der geraubten und in der Flotte Algiers befindlichen niederländischen Schiffe auf 70. Darunter seien

---

[1] Grammont, p. 129. Ferner Brief des Gesandten Haga an die Generalst., 10. April 1618.

[2] Res. d. Generalst., 22. Dezember 1623; 9.—12. Februar 1626.

Fahrzeuge von 150, 200, ja 300 Lasten[1] gewesen. Innerhalb und außerhalb des Hafens von Algier habe er mehr als 100 Raubschiffe gesehen, von denen auch das kleinste 18 bis 20 Geschütze zähle. Überdies seien noch viele Segler auf hoher See[2].

Nach der Schätzung des englischen Gesandten Sir Thomas Roe, der von 1621 — 28 die Interessen Großbritanniens am goldenen Horn vertrat, besaß Algier im Jahre 1623 nicht mehr als 70, Tunis 23 gut bewaffnete Fahrzeuge[3].

Französischen Berichten zufolge bestand die algerische Marine 1580 bereits aus 35 Galeeren, 25 Fregatten und einer beträchtlichen Anzahl bewaffneter Barken. 40 Jahre später berechnete man in Marseille die Seemacht Algiers auf 300 Segel und die tunesische Korsarenflotte auf fünf bis sechs große Schiffe, sieben Galeeren, wozu noch eine stattliche Menge kleinerer Fahrzeuge kam. Tripolis konnte im Jahre 1612 nur ein paar Segler mobil machen[4]. Sobald aber die Reïs irgend eines Raubstaates mit christlichen Mächten in Streit gerieten, leisteten die Piratenkapitäne der anderen Länder sofortige Hilfe. Als 1620 zwischen Franzosen und Tripolitanern ein Seekrieg ausbrach, kamen von Algier und Tunis Verstärkungen, die es Tripolis ermöglichten, dem Gegner empfindliche Verluste zuzufügen.

So schwächlich jedoch die Haltung der Sultane gegenüber den Barbaresken war, die Kriegszüge der Padischahs zu Lande bewiesen, daß sie nicht daran dachten, die alte Eroberungspolitik aufzugeben. Schon unter Soliman dem Prächtigen hatten die Osmanen an der Ost- und Westgrenze ihres Reiches nachhaltigen Widerstand gefunden. Der persische Schah und das Haus Habs-

---

[1] Über die Schiffslast vgl. S. 17.

[2] Der Brief befindet sich in der Lias Admiraliteit 1618.

[3] Negotiations, p. 118.

[4] Masson, Commerce français, p. 28, 35, 41. Mercier, Hist. de l'Afrique septentr. III, p. 146.

burg vereitelten ein weiteres Vordringen der türkischen Macht und zeigten sich als unbezwingliche Gegner. Was der eine Sultan gewann, ging dem andern verloren. Selbst der kraftlose Murad III. opferte das Gold, an dem er mit allen Fasern seines Herzens hing, und sandte Heere nach Persien und Ungarn. Das Kriegsglück entschied gegen ihn. Siegreich ging der Schah aus dem Kampfe hervor und eroberte Gebiete zurück, die seinen Vorgängern von den Türken entrissen waren. Auch in Ungarn vermochte der Halbmond keinen durchschlagenden Erfolg zu erringen. Auf beiden Seiten hielten sich Gewinn und Verlust fast die Wage. In dem Frieden von Zsitwa-Torok (1606) leistete der Großherr auf den jährlichen Tribut Österreichs gegen eine einmalige Zahlung von 200000 fl. Verzicht und erkannte die „Ebenbürtigkeit“ des Kaisers an[1]. Durch den Ausgang des persischen und ungarischen Krieges ward der Ländergier der Sultane vorläufig Einhalt geboten. Trotzdem blieb das osmanische Reich der gefährlichste Widersacher des Hauses Habsburg und der abendländischen Welt. Noch gebot keiner über Machtmittel, wie sie der Pforte zur Verfügung standen. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts überragte die Türkei die meisten ihrer Nachbarn an Streitkräften, obwohl das gewaltige Reich von schweren inneren Krisen heimgesucht wurde und mit einer einzigen Ausnahme durchweg unfähige Herrscher an seiner Spitze sah. Während der edelgesinnte, aber in beständigen Widersprüchen lebende Sultan Achmed den Staat in verhältnismäßiger Ruhe zu halten wußte, stürzte die Verblendung Osmans II. das Land in einen Krieg mit Sigismund von Polen[2]. Der ganzen Welt wollte der jugendliche Padischah zeigen, wer er sei. Doch das schlecht bezahlte, durch furchtbare Strapazen ermattete Heer zwang den Sultan zum Abschluß eines Waffenstillstandes, und als er sich bald darauf durch einen Gewaltstreich der Janitscharen entledigen wollte, fiel er am 18. Mai 1622 einer Verschwörung zum Opfer.

---

[1] Ritter, Deutsche Geschichte II, p. 186.

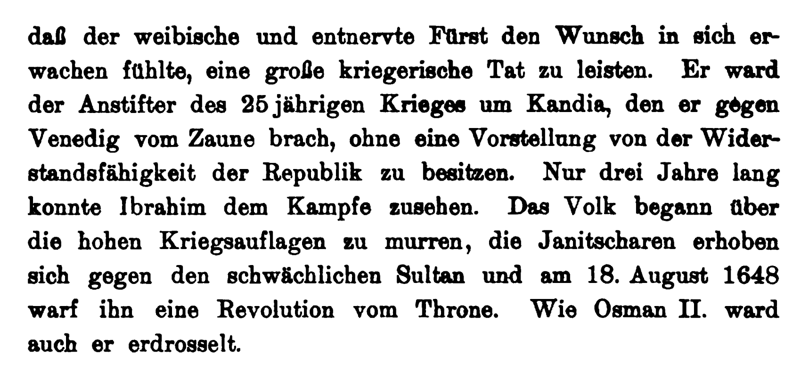
[2] Vgl. die prächtige Schilderung Osmans bei Ranke, Osmanen, p. 58 f.

Von nun an wurde das Heer der wichtigste Faktor im türkischen Staate und dadurch eine große Gefahr für das Land. Es entsprang „ein Widerstreit zwischen den Sultanen, die für ihr Leben, und den Milizen, die für ihr Bestehen fürchteten“[1], Kämpfe, die hier nicht im einzelnen dargelegt werden können. An Murad IV. fanden die Soldaten noch einmal ihren Meister. Mit Jubel hatte das Volk die Thronbesteigung dieses hochbegabten Jünglings begrüßt, der zu großen Dingen berufen zu sein schien, in den ersten Jahren aber nur leiblichen Übungen oblag und schwelgerische Gelage den Regierungsgeschäften vorzog. Nicht einmal der Einbruch des persischen Schahs in Arabien vermochte ihn aus seiner Lethargie aufzurütteln. So blieb die Miliz Herrin der Hauptstadt, bis ein blutiger Janitscharenaufstand Murads Lebensgeister erweckte und ihn mit einem Schlage zum Manne machte. Durch Meuchelmord räumte er die Anstifter der Rebellion aus dem Wege und führte in Konstantinopel ein Schreckensregiment der fürchterlichsten Art ein. Niemand war vor dem Zorne des Tyrannen sicher, sogar die christlichen Gesandten bangten für ihr Leben. Blutdurst und Geldgier erfüllten ihn ganz, durch Furcht hielt er die aufrührerischen Milizen nieder, durch drakonische Gesetze zwang er das Volk, ihm zu Willen zu sein. So verhaßt Murad auch war, er fand Gehorsam und durfte es wagen, mit den unzuverlässigen Truppen den Kampf gegen die Perser aufzunehmen. Seiner persönlichen Tapferkeit hatten es die Osmanen zu danken, daß Bagdad dem Schah wiederentrissen wurde. Man kann diesen Gewaltmenschen nicht besser charakterisieren, als Ranke es in seiner osmanischen Geschichte getan hat: „Eine durch und durch türkische Herrschergestalt, wild und blutig, aber nicht ohne barbarische Großartigkeit“[2].

Einen grellen Kontrast bot zu ihm sein Bruder und Erbe Ibrahim. Sklavisch war er den Weibern seines Harems ergeben, alles opferte er der Sinnenlust. Es scheint fast unverständlich,

---

[1] Ranke, Osmanen, p. 59.
[2] Osmanen, p. 64.



daß der weibische und entnervte Fürst den Wunsch in sich erwachen fühlte, eine große kriegerische Tat zu leisten. Er ward der Anstifter des 25jährigen Krieges um Kandia, den er gegen Venedig vom Zaune brach, ohne eine Vorstellung von der Widerstandsfähigkeit der Republik zu besitzen. Nur drei Jahre lang konnte Ibrahim dem Kampfe zusehen. Das Volk begann über die hohen Kriegsauflagen zu murren, die Janitscharen erhoben sich gegen den schwächlichen Sultan und am 18. August 1648 warf ihn eine Revolution vom Throne. Wie Osman II. ward auch er erdrosselt.

Der nach seinem Tode zwischen dem Harem und den Milizen entbrennende Streit schien das osmanische Reich seiner völligen Auflösung entgegenzuführen. Da ward zur rechten Zeit ein Mann von außergewöhnlicher Kraft und Energie, der alte Mohammed Köprili, mit dem Großwesirate betraut. Ihm, seinem Sohne Achmed und dessen Nachfolger Kara Mustapha gelang es, den kandischen Krieg zugunsten der Türken zu entscheiden und das osmanische Gebiet nach der europäischen Seite hin weit über seine alten Grenzen hinauszuschieben. Freilich waren die Erfolge dieser drei Männer von kurzer Dauer. Nach der Niederlage vor Wien (1683) wandte sich das Kriegsglück, die Kaiserlichen eroberten Ungarn zurück, und der Friede von Karlowitz (1699) schloß mit gewaltigen Verlusten für den Großtürken ab. „In Karlowitz erkannten die Osmanen zum ersten Male ein für alle gleichmäßiges Recht an“[1].

2. Marokko.

Von den nordafrikanischen Küstenvölkern waren nur die marokkanischen Berberstämme selbständig. Seit dem Beginn des achten Jahrhunderts stand das alte Mauretanien der Römer unter arabischer Herrschaft. Nachdem die Dynastie der Almoraviden das Land unabhängig gemacht hatte, geriet es 1147 in die Hände der Almohaden, die im folgenden Säkulum durch die

[1] Osmanen, p. 80.

Meriniden gestürzt wurden. Fast drei Jahrhunderte herrschte dieses Geschlecht über Marokko[1]. Es erhob Fez zu seiner Residenz und widerstand bis zum Ausgang des 15. Jahrhunderts glücklich allen inneren Stürmen. Aber die Meriniden konnten es nicht verhindern, daß Spanien und Portugal sich der meisten am Mittelmeer und am atlantischen Ozean gelegenen Häfen bemächtigten. Da Unruhen und Intriguen von Verwandten die Aufmerksamkeit der Sultane vollständig in Anspruch nahmen, war an Wiedergewinnung der verlorenen Positionen nicht zu denken. Um das Jahr 1500 mußte die merinidische Dynastie schon alle Kräfte aufbieten, ihr sinkendes Ansehen über Wasser zu halten. Wie schwach die Monarchie geworden war, beweist der Umstand, daß zu Anfang des 16. Jahrhunderts von dem Scherif Abul Abdallah im Süden Marokkos ein unabhängiges Reich gegründet wurde, und daß man dem Usurpator völlig freie Hand lassen mußte. Das Gebiet Abul Abdallahs erstreckte sich von der Oase Draa, wo das Geschlecht des Scherifs sich angesiedelt hatte, bis zum Gestade von Suse[2]. Die neue Dynastie, die als saditische bezeichnet ward, sah zunächst ihre wichtigste Aufgabe darin, den Portugiesen die Besitzungen an der marokkanischen Westküste zu entreißen. Nach dem Tode des Stifters (1516) setzten seine beiden Söhne Abul Abbas und Mohammed-el-Mehdi den Kampf gegen die Portugiesen fort und vergrößerten zu gleicher Zeit ihr Gebiet. Abul Abbas, der dem Vater auf dem Throne gefolgt war, brachte 1520 die Stadt Merrakesch in seine Gewalt. Vergebens mühte sich der merinidische Sultan Mulei Mohammed, die Kapitale wieder zu erobern. Im Jahre 1536 schloß dann sein Sohn Achmed einen Vertrag mit den Rebellen, wonach Abul Abbas den Süden mit Merrakesch als Hauptstadt erhalten sollte, während Achmed der Norden verblieb. Im selben Jahre schlug der jüngere Bruder des Scherifs Mohammed-el-Mehdi die Portugiesen bei Santa Cruz,

---

[1] Das Folgende nach Mercier, Hist. de l'Afrique septentr. III. p. 9ff., 63ff., 70ff., 74ff., 84ff., 96ff., 119ff., 154ff.

[2] Im Südwesten Marokkos.

[redacted]

vertrieb die Christen aus dem Landstrich Suse und erwarb sich durch weitere kühne Taten wie die Einnahme von Safi den Namen „Befreier des Islams“. Aber die glänzenden Erfolge Mohammeds weckten den Neid des älteren Bruders. Ein heftiger Krieg entbrannte zwischen ihnen, der mit der Niederlage des Scherifs endigte. Mohammed-el-Mehdi ward Herrscher des südlichen Gebietes und zog nun gegen den Sultan von Fez zu Felde, den er 1550 aus seiner Residenz verjagte. Damit trat die saditische Dynastie an die Stelle der Meriniden.

Den Versuchen des neuen Fürsten, das marokkanische Gebiet nach Osten hin auszudehnen, war kein Glück beschieden. Die Türken vertrieben ihn aus der algerischen Provinz Oran, fielen in sein Land ein und riefen in Fez den letzten Meriniden Abul Hassan zum Sultan aus. Wohl gelang es Mohammed, die Scharte wieder auszuwetzen. Der merinidische Widersacher starb durch Meuchelmord, doch kurz nachher traf den Scherif das gleiche Schicksal. Unter dem blutigen Regimente seines Nachfolgers, der den größten Teil der Brüder und Verwandten niedermetzeln ließ, kamen die inneren Bewegungen zur Ruhe. Aber neue Kämpfe brachen über Marokko herein, als im Jahre 1573 Mulei Mohammed den Thron bestieg. Da auch er die Mitglieder seiner Familie mit dem Tode bedrohte, flohen Mulei Malek und Abul Abbas Achmed, zwei Oheime des jungen Sultans, nach Algier. Mit Hilfe der Türken besetzten sie Fez, wo Mulei Malek als Souverän gehuldigt ward. Mulei Mohammed flüchtete zum König von Portugal und bat ihn um Unterstützung. Mit Feuereifer ergriff Dom Sebastian den Gedanken einer Expedition nach Marokko. Er verlangte als Preis seines Eingreifens die mittelländische und ozeanische Küste des marokkanischen Landes und schiffte sich am 24. Juni 1578 nach Tanger ein. In der verhängnisvollen Schlacht bei Kassr-el-Kebir[1] wurden die Portugiesen von der überlegenen Heeresmacht des Gegners vollständig geschlagen. Drei gekrönte Häupter forderte der Tod am 4. August 1578, Sebastian, Mulei Malek und Mulei Mohammed.

---

[1] Vgl. über die Schlacht den Aufsatz von General Dastugue, La bataille d'Al-Kasar-El-Kébir i. d. Revue africaine Nr. 62, p. 130ff.

So ward der allein am Leben gebliebene Abul Abbas Achmed Scherif von Marokko, eine der markantesten Persönlichkeiten unter den nordafrikanischen Herrschern des 16. Jahrhunderts. El-Mansur, den Siegreichen, nannte man ihn, und er trug den Beinamen mit Recht. Denn unter seiner Regierung breitete sich Marokko gewaltig nach Süden hin aus, seine Heerführer unterwarfen die maurischen Stämme der Sahara, nahmen Timbuktu und eroberten den ganzen Sudan bis Bornu[1]. Karawanen brachten das Gold der Sudanländer nach Marokko, das die Schatzkisten des Scherifs füllte und die Prosperität des marokkanischen Gebietes außerordentlich förderte. Der glückliche Ausgang dieser Expedition lenkte die Aufmerksamkeit der christlichen Staaten auf den Nordwesten Afrikas und hob das Ansehen der saditischen Dynastie auch außerhalb des Mittelmeerraumes. In Merrakesch und Fez erschienen europäische Unterhändler, die dem großen Scherif politische oder kommerzielle Verträge proponieren wollten[2]. Und vor allem suchten die Gegner Spaniens die Freundschaft El-Mansurs zu gewinnen. Sie wußten wohl, daß dieser Fürst wie alle Mauren in der spanischen Monarchie den schlimmsten Feind sah.

Nach dem Tode El-Mansurs (1603) brach der Bürgerkrieg zwischen seinen Söhnen aus. Er zerfleischte das Land und versetzte es in einen völlig anarchischen Zustand. Währenddessen wurde die Küste Marokkos der Schlupfwinkel für maurische und christliche Korsaren, der Hort von Piratenbanden, die ihre Hauptaufgabe in dem Guerillakrieg zur See gegen Spanien sahen und heimkehrenden Ost- und Westindienfahrern schwer zu schaffen machten. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts zerfiel Marokko durch die inneren Kämpfe mehr und mehr, und eine Besserung der Verhältnisse trat für das unglückliche Land erst ein, als die saditische Dynastie des Thrones verlustig ging, als das heute noch regierende Geschlecht der Aliden oder Hosaini die Herrschaft an sich riß.

---

[1] Im Innern Afrikas, Ostsudan.

[2] De Castries, Sources inédites I. Einleitung p. II.

[redacted]

3. Spanien und seine Nebenländer im Mittelmeergebiet.

Wurde das östliche Becken des Mittelmeeres ringsherum von dem türkischen Koloß eingeschlossen, so hielt Spanien die westliche Hälfte umklammert, wenn auch Frankreich, Piemont, Genua, Toskana und der Kirchenstaat im Norden und Nordosten, Tripolis, Tunis, Algier und Marokko im Süden die Grenze bildeten. Im Gegensatz zum osmanischen Reiche, das durch Eroberung geschaffen ward, entstand die spanische Monarchie durch Erbschaften. Man kennt den berühmten Spruch, worin die Venus als Schöpferin der habsburgischen Macht gepriesen wird. Aber von einem festen Gefüge, wie es der türkische Staat darbot, war hier nicht die Rede. In allen Landschaften, die seit den Tagen Ferdinands und Isabellas mit Spanien verschmolzen wurden, herrschten andere Rechte, andere Zustände und Sitten. Die Person des Königs allein bildete das gemeinschaftliche Band, ohne sie verloren die verschiedenartigen und wenig miteinander harmonierenden Elemente ihren Zusammenhang[1].

Indem nun Karl V. ein christliches Weltreich in Europa aufrichten wollte, Soliman aber das Christentum zu vernichten und an seiner Stelle eine mohammedanische Universalherrschaft ins Leben zu rufen gedachte, konnte es nicht ausbleiben, daß beide Gegensätze aufeinander prallten. Mit beträchtlichen Verlusten ging das Haus Habsburg aus dem Ringen hervor, allein es stand zu Wasser und zu Lande seinen Mann. Und es war ein Glück für die in sich zerfallene Christenheit, daß die spanisch-österreichische Macht Kraft genug besaß, dem Türkensturm Trotz zu bieten.

Als Karl V. 1556 auf die Regierung verzichtete, erhielt sein Sohn Philipp eine Ländermasse, die aus vier Hauptteilen bestand. Auf der iberischen Halbinsel gehörten Kastilien und Aragon zur Krone, die 1580 auch Portugal erwarb. In Italien waren Neapel, Sizilien, Sardinien und das Herzogtum Mailand spanische Provinzen. Außerdem besaß der Fürst die toskanischen

---

[1] Ranke, Einleitung zur Gesch. d. spanischen Monarchie, p. 88.

Präsidien Port' Ercole, Santo Stefano, Telamona und Orbitello als Flottenstationen. Dazu kamen die Niederlande und die Freigrafschaft Burgund im nordwestlichen Europa. Auch die amerikanischen Kolonien gehorchten Philipp II. Mit ihnen wurden im Jahre 1580 die reichen überseeischen Besitzungen Portugals verbunden, und Spanien erhielt ein Kolonialgebiet, das Südasien, Afrika und Amerika umfaßte, das sich also über beide Hemisphären erstreckte. Ein ungeheures Imperium ward dadurch in einer Hand vereinigt, die halbe Erde nannte den spanischen Monarchen ihren Herrn. Konnten aber diese räumlich so weit voneinander entfernt liegenden Gebiete zusammengehalten werden? Sie mußten ihren Konnex verlieren, wenn Spaniens europäische Stellung erschüttert ward, wenn andere Völker die Seeherrschaft an sich rissen.

Den Mittelpunkt des gewaltigen Reiches bildete Kastilien. Hier nahm der König seinen ständigen Wohnsitz, hier liefen alle Fäden der Provinzialregierungen zusammen. Da Philipp sich vornehmlich mit Kastilianern umgab, erhielt der Hof des spanischen Weltreiches ein ganz kastilisches Aussehen. In dem Staatsrat, der die Interessen der Gesamtmonarchie zu wahren hatte, saßen fast ausschließlich Kastilianer, auch die neugeschaffenen Räte von Italien, den Niederlanden und Aragon wurden in erster Linie mit kastilischen Beamten besetzt. Für die Ehre, das Haupt aller spanischen Länder sein zu dürfen, hatte Kastilien die schwerste Bürde zu tragen. Man weiß, in welcher Geldnot sich Karl V. infolge der unaufhörlichen Kriege befand. Aber er besaß wenigstens an den Niederlanden treue Stützen, die imstande waren, die drückendsten Steuerlasten auf ihre Schultern zu nehmen. Die Niederlande zahlten höhere Beiträge als irgend eine der anderen Landschaften, und gaben der Regierung immer wieder Mittel in die Hand, die Kriege in Deutschland und Italien fortzusetzen. Trotzdem war der Kaiser genötigt, fortwährend Anleihen zu machen. Er mußte seine Jahreseinkünfte im voraus verpfänden, so daß die Staatsschulden ins Ungeheure wuchsen. Es gelang ihm nicht, einen Ausweg aus dem Labyrinth zu finden, in das ihn die habsburgische

[redacted]

Weltpolitik getrieben hatte. Und ebensowenig glückte es seinem Sohne Philipp, Spaniens Kredit wiederherzustellen und gesunde finanzielle Verhältnisse zu schaffen. Welche Mühen verursachte allein die Aufbringung der zur Beendigung des französischen Krieges erforderlichen Mittel!

Dann erhoben sich wenige Jahre nach dem Frieden von Câteau-Cambrésis die niederländischen Provinzen. Ihr Abfall stürzte Philipp II. in neue Geldverlegenheiten, denn zu den bisherigen Ausgaben traten jetzt noch die Kosten der im Norden kämpfenden Truppen. Da die in den italienischen Landschaften erhobenen Auflagen wenig einbrachten, und die Zufuhr von amerikanischen Edelmetallen damals nicht viel zu bedeuten hatte, mußte Kastilien die Rolle der ausgeschiedenen Niederlande übernehmen. Mit bewundernswerter Hingabe suchten die Kastilianer den Wünschen ihres Königs gerecht zu werden. So stark Philipp auch die Steuerschraube anziehen mochte, das Land zahlte die Auflagen, die seine Kräfte erschöpften. Nirgends regte sich Opposition gegen das Aussaugesystem der Regierung. Von wem sollte auch die Empörung ausgehen? Ferdinand der Katholische und Karl V. hatten die Selbständigkeit der kastilianischen Stände gebrochen und ihnen den Einfluß auf die Staatsverwaltung entzogen. Das Werk des Vaters vollendete dann Philipp II. Die Unterwerfung von Adel, Bürgertum und Geistlichkeit unter den königlichen Willen wurde dadurch sehr erleichtert, daß die Kirche die Oberhoheit des Staates anerkannte und sich als seine beste Stütze erwies. Dieses eigentümliche Verhältnis entsprang nicht zum wenigsten der hierarchischen Weltanschauung des spanischen Königtums. Ihm galten Reinhaltung des katholischen Glaubens und Vernichtung der Ketzerei als wichtigste Aufgaben, aber auch die Kastilianer brachten der katholischen Idee jegliches Opfer. Daher konnte das Institut der Inquisition in keinem Lande tiefere Wurzeln schlagen als im Herzen Spaniens, wo es schon ein Verbrechen war, „unreines katholisches Blut" in den Adern zu haben[1].

---

[1] Vgl. darüber Ranke, Span. Mon. p. 198.

Trotz der großen Opferwilligkeit des Volkes wäre der kastilianische Staat auf die Dauer unter der übermäßigen Steuerlast zusammengebrochen. Da wurden die amerikanischen Edelmetalle der Retter in der Not. Seit den beiden letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts strömten sie in immer größerer Menge nach der iberischen Halbinsel. Ihnen hatte es Philipp zu danken, daß er für die Wiederherstellung des Katholizismus neue Heere werben konnte. Freilich brachten die Silberflotten dem Lande mehr Schaden als Nutzen. Denn sie weckten in den Kastilianern die Sucht nach Glanz, Reichtum und Genuß, sie lehrten die Nation mit Verachtung auf die schaffende Hand herabzublicken und erhöhten die Scheu vor ehrlicher Arbeit. Allerdings galten auch vor dem Beginn der amerikanischen Silberzufuhr kaufmännische Berufe und bäuerliche Tätigkeit als minderwertige Erwerbszweige in Spanien, aber noch zu Zeiten Karls V. zeigten Handel und Gewerbe eine gewisse Blüte. Ja, die Entdeckung der neuen Welt wirkte anfangs fördernd auf die spanische Industrie. Aber sehr bald trat der Umschwung ein. Der Bürger fand seinen Stand nicht mehr gut genug, er wollte die Rolle des Hidalgo spielen, der Nobilität angehören oder in den sich unaufhörlich mehrenden Klöstern Versorgung finden. Die weitesten Schichten des Volkes wurden von dem Drang nach Untätigkeit und einem vergnügungsreichen Leben ergriffen. Da die Pecheros ihre Hände müßig in den Schoß legten, gingen Handel und Gewerbe an fremde Kaufleute und Handwerker über, und Kastilien ward von Produkten anderer Länder förmlich überschwemmt. Aus dem spanischen Wollhandel zogen Italiener, Niederländer, Engländer und Deutsche den größten Vorteil. Sie kauften die Rohprodukte billig in Spanien ein, verkauften aber die daraus gefertigten Gewebe zu hohen Preisen wieder an die Kastilianer. Das Ausland, und vornehmlich die nördlichen Niederlande lieferten den spanischen Kolonisten die Ausrüstungsgegenstände und versahen den Südwesten Europas mit Kriegsmaterial und Getreide. Und das geschah trotz des erbitterten Kampfes, den die vereinigten Provinzen gegen Spanien führten. Die Notlage Kastiliens zwang Philipp II. den Verkehr der Aufständischen

[redacted]

mit seinen treuesten Untertanen stillschweigend zu dulden. Sie bedurften der niederländischen Zufuhr und des durch die Rebellen hauptsächlich vertriebenen baltischen Kornes, weil der spanische Ackerbau mit Riesenschritten seinem Untergange entgegenging. Mit Getreidetaxen wurden die unglücklichen Bauern Kastiliens geplagt, und man dehnte die übelberüchtigte Alkabala auch auf den Landbau aus. Die Verjagung der Moriskos beraubte die ackerbautreibenden Provinzen, Valenzia in erster Linie, ihrer besten Arbeiter. Das platte Land entvölkerte sich zusehends, die Bauern eilten in die großen Städte und wurden Bettler, was sie besser nährte als die Landwirtschaft. Während das Reich verödete, wuchs Kastiliens Hauptstadt ungeheuer. Diese Verhältnisse verschlimmerten sich noch unter den Nachfolgern Philipps II. Die auswärtigen Unternehmungen, die Verwicklung Spaniens in die Wirren des 30jährigen Krieges, die unglücklichen Kämpfe gegen Frankreich und die empfindlichen Störungen in der Zufuhr der Edelmetalle beförderten den wirtschaftlichen Rückgang Kastiliens. Trotz alledem behauptete dieses Land auch weiterhin die führende Rolle unter den spanischen Provinzen und hielt durch sein Übergewicht die widerspenstigen, aber doch unschädlich gemachten Länder der aragonesischen Krone, Sizilien, Neapel, Mailand und die spanischen Niederlande im Schach. Nur das 1580 erworbene Portugal ging wieder verloren. So blieb das gewaltige Reich Karls V. in einer Hand vereinigt, bis dann im 18. Jahrhundert die Nebenlande nach und nach von der Monarchie abgetrennt wurden und Spanien außer den iberischen Besitzungen nur noch das südamerikanische Kolonialgebiet sein eigen nennen durfte.

Wir haben den kastilianischen Verhältnissen eine eingehendere Betrachtung gewidmet, weil es sich hier um das Zentrum der spanischen Macht handelt. Bei der Schilderung der sizilianischen, neapolitanischen und mailändischen Zustände möchten wir nur die Hauptmomente kurz skizzieren. Sind es doch ganz allgemein bekannte Dinge, die in Frage kommen und in Rankes Geschichte der spanischen Monarchie ihre glänzendste Darstellung gefunden haben.

Mit großen Schwierigkeiten hatte der König in Sizilien[1] zu rechnen, obgleich Truppen, Inquisition und königliche Gerichtshöfe viel dazu beitrugen, das Ansehen der Gouverneure zu befestigen. Aber die Stellvertreter Philipps waren nur dem Namen nach Oberherren der Insel. Einer nach dem andern unterlag der Macht der sizilianischen Stände, die auch nicht einen Finger breit von ihren alten Privilegien wichen. Infolgedessen war der Posten des sizilianischen Vizekönigs wohl das undankbarste und unbequemste Amt, das der spanische Monarch zu vergeben hatte. Auch dem gewandtesten Diplomaten, dem besten Verwaltungsbeamten gelang es nicht, den Widerspruch der Stände zu überwinden. Ungeheure Mühen mußten alle Gouverneure aufwenden, um das Servizio in der Versammlung durchzubringen. Sodann brachten die Vorschriften der Überwachung des Kornhandels, die Preisbestimmungen und Angaben, wieviel Getreide ausgeführt werden durfte, den Vizekönigen nicht selten Ungelegenheiten und Gefahren, weil eine verkehrte Maßregel Teuerungen nach sich ziehen konnte. Und wie sollte der Gouverneur jeden einzelnen der nur auf ihren Vorteil bedachten Sizilianer zufriedenstellen? Hatte doch keine spanische Provinz eine elendere Justiz als Sizilien, wo der Profit des Richters den Rechtsspruch entschied. Zudem war die Bevölkerung durch unaufhörliche Parteifehden unter sich zerfallen, die nur vergessen wurden, wenn es galt, dem königlichen Statthalter das Leben zu vergällen. Trotzdem fanden sich immer wieder Leute, die diesen Posten für begehrenswert hielten, und so folgte ein Gouverneur dem anderen. Doch allen widerfuhr das gleiche Schicksal! In Sizilien wogte daher der Kampf zwischen Vizekönigen und ständischen Gewalten hin und her, ohne daß sich der Sieg definitiv auf eine von beiden Seiten geneigt hätte.

Welch anderes Bild bietet uns Neapel unter der spanischen Herrschaft! Wir werden unmittelbar an das Gemälde Kastiliens erinnert, aber die Schatten sind hier noch dunkler, das Grau der

---

[1] Ranke, Span. Mon. p. 209 ff. Rosseeuw St. Hilaire, Hist. d'Espagne X. p. 373 ff.

Farben intensiver. Durch Unterhaltung einer ansehnlichen Truppenschar, durch Besetzung der obersten Gerichtshöfe mit Spaniern oder Leuten, in deren Adern wenigstens spanisches Blut floß, hatte der tatkräftige Statthalter Karls V., Don Pedro di Toledo, die Stellung des neapolitanischen Vizekönigs so gestärkt, daß er einem absoluten Monarchen glich. Aber wehe dem Lande, wenn diese Fülle der Gewalt in unrechte Hände kam! Fast alle Nachfolger Toledos betrachteten das Land als Sinekure und bequeme Stufenleiter, um zu höheren Würden emporzusteigen[1], oder mißbrauchten es, wie das Beispiel des Herzogs von Ossuna lehrt, zu abenteuerlichen Unternehmungen. Das rücksichtslose Vorgehen der Gouverneure hatte die finanzielle Erschöpfung Neapels zur Folge. Schon unter den Anjous und Aragonesen war Süditalien außerordentlich hoch besteuert worden. Aber was wollten diese Lasten im Vergleich zu den Auflagen bedeuten, mit denen Spaniens Vizekönige die unteritalienischen Gebiete heimsuchten[2]. Mit der beständigen Zunahme der Donativen hielt aber das Wachstum des neapolitanischen Wohlstandes nicht gleichen Schritt. Im Gegenteil. Den Statthaltern kam es gar nicht in den Sinn, für Besserung der wirtschaftlichen Lage Sorge zu tragen. Wer die Gunst des Augenblickes genießen wollte, durfte nicht an die Zukunft denken. Das Treiben der neapolitanischen Gouverneure erinnert lebhaft an die Verwaltungsmethoden türkischer Paschas. Wie im osmanischen Reiche der Verkauf von Ämtern und die Tribute der Untergebenen die reichsten Gewinne abwarfen, so füllten sie auch in Neapel die Kassen der Machthaber. Und dieselben Begleiterscheinungen des Erpressungssystems traten hier wie dort zutage. Der höhere Beamte handelte nach dem Beispiel seines Vorgesetzten, die Kleinen lernten von den Großen, und Heer, Marine, Adel wie Geistlichkeit ward von der Seuche ergriffen. Indem sich aber die Zustände Jahr für Jahr verschlimmerten, geriet das Volk in Armut, in Elend und Verzweiflung. Unbarmherzig wurden die Schuldner verfolgt und ohne Gnade die Bedürftigen ihrer Habe

[1] Rosseeuw St. Hilaire, Hist. d'Espagne X. p. 371.
[2] Span. Mon. p. 230.

beraubt. Viele Menschen sahen keine andere Rettung mehr als die Flucht ins Gebirge. Von hier aus machten sie unter Führung verwogener Männer der Regierung unaufhörlich zu schaffen[1]. In der spanischen Periode verwandelten sich die Abruzzen in einen Ort des Grauens und Schreckens nnd erhielten den Ruf, der ihnen bis zur jüngsten Gegenwart anhaftete. Neapel aber erlitt unersetzlichen Schaden. Man muß Gothein beistimmen, wenn er schreibt: „Das Studium dieser Zeit bietet nur noch ein Interesse, es zeigt, in welchem Maße die gesellschaftliche Ordnung eines Volkes zerrüttet sein kann, ohne doch ganz auseinanderzufallen“[2]. Daher kommt es, daß italienische Historiker bis zum heutigen Tage jener Periode so wenig Aufmerksamkeit schenken. Nur die Erhebung des Massaniello bildet eine rühmliche Ausnahme, weil sie ein letzter großartiger Versuch war, das Joch der spanischen Tyrannei abzuschütteln.

War Spanien durch Neapel und Sizilien Nachbar des osmanischen Reiches geworden, so rückte es durch den Besitz von Mailand[3] in die Nähe Deutschlands. Ein Blick auf die europäische Staatenkarte im Zeitalter Philipps II. genügt, um den Wert des mailändischen Gebietes für die spanische Monarchie zu erkennen. Im Norden grenzte das Herzogtum an das Land der schweizerischen Eidgenossen, im Osten an die Republik Venedig und Mantua, im Süden an Modena, Parma und Genua, während Piemont und Savoyen die Westgrenze bildeten. Mailand war das Herz Oberitaliens. Der spanische König konnte von hier aus jeder französischen Einmischung in die italienischen Angelegenheiten vorbeugen, er konnte die Vorgänge in Venedig und im Kirchenstaate überwachen und auf die kleineren Fürsten einen nachhaltigen Druck ausüben. In Mailand und nicht in Neapel lag die Basis seiner italienischen Machtstellung. Außer-

---

[1] Span. Mon. p. 325. Rosseeuw St. Hilaire, Hist. d'Espagne, X. p. 372 f.

[2] Kulturentwicklung Süditaliens, p. 40.

[3] Ranke, Span. Mon. p. 231 ff., 317 ff. Rosseeuw St. Hilaire, Hist. d'Espagne, X. p. 376 ff.

[redacted]

dem war das Herzogtum die der Franche-Comté und Flandern zunächst gelegene Provinz. Wurden doch häufig genug mailändische Truppen nach den niederländischen Kriegsschauplätzen beordert. Um sich aber auf Mailand stützen zu können, mußte Spanien für gesicherte Zustände im Innern des Landes Sorge tragen, ein starkes Truppenkontingent im Sold halten und feste Plätze anlegen. Aus diesen Gründen hatte der Monarch einen General an die Spitze des Staates gestellt und ihn zum Haupt der Zivil- und Militärverwaltung ernannt.

Trotz dieser Machtvollkommenheit konnten die spanischen Gouverneure kein absolutes Regiment in Mailand aufrichten. Ihnen zur Seite stand ein Senat, dessen Rechte verkümmert, aber nicht beseitigt waren. Willkürlichen Handlungen und Eingriffen in die Justiz durfte die Körperschaft energisch widersprechen. Trotzdem brauchten die Vertreter Philipps Widerspruch von dieser Seite kaum zu befürchten, eher schon vom mailändischen Erzbischof. Man kennt den berühmten Zwist Carlo Borromeos mit dem Herzog von Albuquerque um die Vorherrschaft der geistlichen und weltlichen Macht. Aus den Kämpfen der beiden Gewalten blieb aber ein Stachel in den Herzen der Parteiführer zurück, und auch der Vergleich vom Jahre 1615 verfehlte seinen Zweck, da er die Kluft zwischen Erzbischof und Gouverneur nicht zu überbrücken vermochte[1].

Unter dem Steuerdruck hatte Mailand weniger als Neapel zu leiden, obwohl die Lasten auch in der oberitalischen Provinz beständig wuchsen. Doch das Land war reich, es zählte blühende Städte und Dörfer, deren Bewohner die Auflagen wohl zahlen konnten. Freilich reichten die mailändischen Donativen gerade hin, den Unterhalt der Garnisonen und Festungen des Herzogtums zu bestreiten.

Bis zum Tode Philipps II. trat in den mailändischen Zuständen keine wesentliche Änderung ein. Dann aber ward die Stadt der frohen Künste und des zu glänzender Entfaltung gelangten Kunstgewerbes in die Wirren hineingerissen, die ganz

---

[1] Ranke, Span. Mon., p. 243.

Oberitalien zu erfüllen begannen. Mailand rüstete ununterbrochen und stand, die Waffen bei Fuß, kampfbereit Venedig gegenüber, ohne daß es zu einem Zusammenstoß kam. Während die Welt ringsherum in Flammen stand, mußte Mailand wider Willen den Zuschauer spielen. Die endlose Spannung und Kriegsbereitschaft lähmten die wirtschaftlichen Kräfte des Herzogtums und brachten seine Bewohner unter den Druck einer Militärdiktatur, die sich rücksichtslos über die Rechte des Senates und der Kommunen hinwegsetzte [1].

4. Venedig, Toskana, der Kirchenstaat und die kleineren Fürstentümer der apenninischen Halbinsel.

a) Venedig.

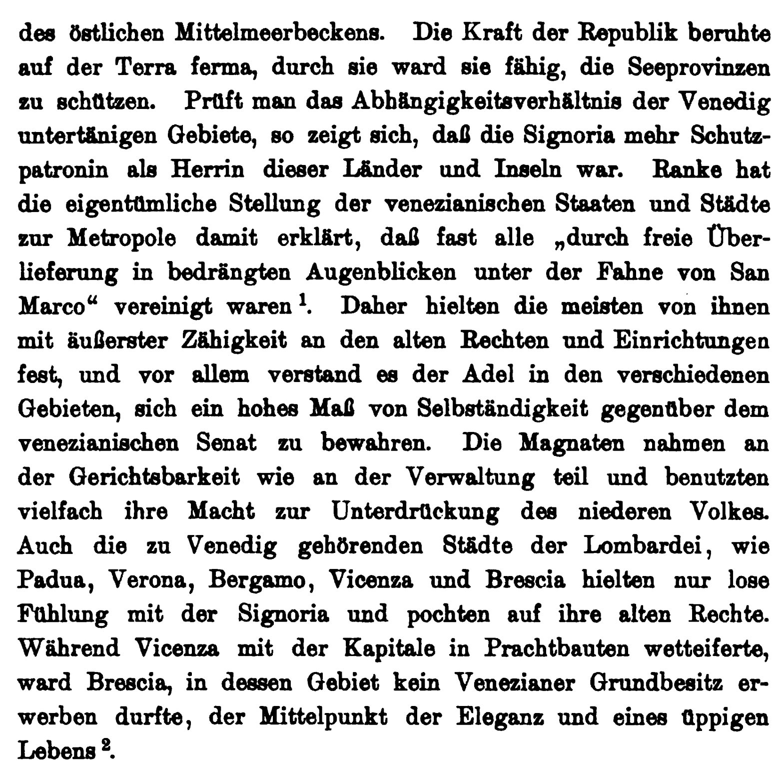
Seit den Tagen der Liga von Cambrai war dem Streben Venedigs nach der Hegemonie über Italien für immer ein Riegel vorgeschoben und das Traumbild einer venezianischen Weltmacht zerstört. Der Kampf von halb Europa gegen die mächtige Republik hatte das Ergebnis gehabt, daß die Signoria zwar die wichtigsten Bestandteile ihres Gebietes zu behaupten vermochte, daß aber an Erweiterung des Besitzes auf der Terra ferma nicht mehr zu denken war. Wollte Venedig auch fernerhin sein Ansehen aufrecht erhalten, so mußte es das Schwergewicht auf die maritime Stellung legen.

Die Ergebnisse der Folgezeit offenbarten, daß der Markusstaat seinen Höhepunkt überschritten hatte. Von zwei Großmächten wurde Venedig im Osten und Westen gleichsam in die Mitte genommen, von der Pforte und dem spanisch-österreichischen Hause Habsburg, die der Republik enge Grenzen zogen. Aber zwischen ihnen wußte sie noch lange Zeit ihre Freiheit und Unabhängigkeit zu behaupten.

Am Anfang des 17. Jahrhunderts umfaßte der Staat des heiligen Markus einen Teil der Lombardei bis zur Adda, ferner Istrien, Dalmatien, die ionischen Inseln und Kandia, den Schlüssel

---

[1] Ranke, Span. Mon., p. 247.



des östlichen Mittelmeerbeckens. Die Kraft der Republik beruhte auf der Terra ferma, durch sie ward sie fähig, die Seeprovinzen zu schützen. Prüft man das Abhängigkeitsverhältnis der Venedig untertänigen Gebiete, so zeigt sich, daß die Signoria mehr Schutzpatronin als Herrin dieser Länder und Inseln war. Ranke hat die eigentümliche Stellung der venezianischen Staaten und Städte zur Metropole damit erklärt, daß fast alle „durch freie Überlieferung in bedrängten Augenblicken unter der Fahne von San Marco“ vereinigt waren [1]. Daher hielten die meisten von ihnen mit äußerster Zähigkeit an den alten Rechten und Einrichtungen fest, und vor allem verstand es der Adel in den verschiedenen Gebieten, sich ein hohes Maß von Selbständigkeit gegenüber dem venezianischen Senat zu bewahren. Die Magnaten nahmen an der Gerichtsbarkeit wie an der Verwaltung teil und benutzten vielfach ihre Macht zur Unterdrückung des niederen Volkes. Auch die zu Venedig gehörenden Städte der Lombardei, wie Padua, Verona, Bergamo, Vicenza und Brescia hielten nur lose Fühlung mit der Signoria und pochten auf ihre alten Rechte. Während Vicenza mit der Kapitale in Prachtbauten wetteiferte, ward Brescia, in dessen Gebiet kein Venezianer Grundbesitz erwerben durfte, der Mittelpunkt der Eleganz und eines üppigen Lebens [2].

Lag die Aufgabe des venezianischen Landheeres vor allem in der Defensive, in der Verteidigung der Terra ferma gegen Einfälle spanischer Governatoren von Mailand her, so bildete die Seemacht den wichtigsten Grundpfeiler des Staates. Durch eine schlagfertige Marine allein konnte Venedig Angriffe feindlicher Geschwader, die von Osten oder Westen her in den Golf eindrangen, abwehren und das Dominium über die Adria behaupten. Über wie viele Schiffe der Admiral der Republik zu Beginn des 17. Jahrhunderts gebot, ist mit Sicherheit kaum noch festzustellen, Jedenfalls scheint in der folgenden Periode die Schiffszahl nicht immer ausgereicht zu haben, da die Signoria, sobald Gefahr von

---

[1] Zur venez. Gesch. p. 15.
[2] Ebenda, p. 20.

irgend einer Seite drohte, fremde Segler als Kriegs- und Transportschiffe in ihren Dienst nahm.

Die Kosten für Landheer und Flotte wurden durch Beiträge, die Venedig von den Kommunen der Terra ferma erhielt, gedeckt[1]. Istrien, Dalmatien und die Inseln waren nicht imstande, die dafür erforderlichen Summen aufzubringen. Mußte doch die Hauptstadt den meisten Kolonien finanzielle Unterstützung gewähren. Daß es diese Zahlungen ohne Schwierigkeiten leisten konnte, dankte Venedig seinem Reichtum und seinem Handel, auf dem der Wohlstand des Gemeinwesens beruhte. Wenn die Signoria allen Einwohnern der von ihr abhängigen Landschaften und Inseln dieselben kommerziellen Vorrechte zuteil werden ließ, deren sich die Kaufleute Venedigs erfreuten, so war doch dafür gesorgt, daß die Metropole Verkehrsmittelpunkt blieb. Die Waren des Ostens und Westens kamen zuerst auf den venezianischen Markt und nahmen von hier aus ihren Weg nach der Terra ferma, nach Istrien, Dalmatien und den entfernteren Kolonien. Indem nun Venedig in der Folgezeit seine Stellung als einer der wichtigsten Handelsplätze für den Verkehr zwischen Abend- und Morgenland zu behaupten wußte, gewann es die Mittel, seine Selbständigkeit gegen die habsburgische Macht und das osmanische Reich zu erhalten.

b) Toskana.

Unter Cosimo Medici wurden die toskanischen Gebiete zu einem festgeschlossenen Ganzen verschmolzen, wurde ein Staat ins Leben gerufen, der auf eigenen Füßen zu stehen und drei Jahrhunderte allen Stürmen Trotz zu bieten vermochte. Unter den schwierigsten politischen Verhältnissen vollendete Cosimo sein Werk. Was dieser rastlos tätige Mann erstrebte, erreichte er, und zwar durch eigene Kraft. Wie er auf dem Gebiete der Rechtspflege und Verwaltung reformatorisch wirkte, wie er durch Schaffung einer nationalen Miliz, durch Ordnung der Finanzen dem Bau einen festen Untergrund gab, kann hier nicht näher

---

[1] Zur venez. Gesch. p. 21 ff.

[redacted]

ausgeführt werden. Cosimo Medici war das „Musterbild eines Fürsten des 16. Jahrhunderts mit seinen Tugenden und Sünden“[1].

1574 bestieg Francesco Medici den florentinischen Thron. Er glich dem Vater wie Tag und Nacht und sank zum willenlosen Werkzeuge Spaniens herab. Unter seinem Regime stieg Toskana von der Höhe, auf die es Cosimo gehoben hatte, rasch herunter und ward ein Tummelplatz von Räuberbanden. Hungersnöte und Seuchen mehrten den Schrecken. Waren schon unter Cosimo Hofskandale an der Tagesordnung gewesen, so nahm die Korruption jetzt Formen an, die dem Ansehen des medicäischen Hauses großen Abbruch taten.

Ein Mann aus anderem Holze, der Kardinal Ferdinand von Medici, wurde Francescos Erbe. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger suchte Ferdinand I. Anlehnung bei Frankreich, wenn auch in späteren Jahren das Verhältnis zu Spanien freundlicher ward. Aber was die Regierung dieses Großherzogs auszeichnete, war nicht seine auswärtige Politik, sondern die Förderung von Handel und Marine sowie die Sorge für die Trockenlegung des Chianatales und der sumpfigen sienesischen Maremma.

Als Hauptverdienst Ferdinands muß die Erhebung Livornos zur Hafenstadt bezeichnet werden. Freilich beschritt er damit keinen neuen Weg. Der Gedanke, hier einen großen Hafen anzulegen, hatte schon Cosimo bewegt und selbst Francesco begeistert. Allein die Durchführung des Projektes blieb Ferdinand vorbehalten. Er legte nicht nur die Stadt an, er verstand es auch, sie zu bevölkern. Handels- und Gewerbefreiheit, weitgehende Toleranz in religiösen Dingen waren die Lockmittel, wodurch Ferdinand fremde Kaufleute und Handwerker nach Livorno zog. Vertriebene englische Katholiken und portugiesische Neuchristen, Provençalen und Levantiner fanden in dem florentinischen Seehafen eine neue Heimat. Ferdinands Nachfolger Cosimo II. und Ferdinand II. setzten das Werk des Vaters und Großvaters fort, und nicht mit Unrecht nannte

---

[1] Reumont, Gesch. Toskanas I. p. 248.

[2] Reumont I. p. 370 ff. Uzielli, Cenni storici p. 81.

Montesquien Livorno die „schönste mediciäische Schöpfung“[1]. Doch die Vorteile des Platzes kamen in erster Linie anderen Ländern zugute. Frankreich, Holland und England hatten den Handel der Stadt ganz in Händen, und dieser drückenden Konkurrenz waren die Livornesen nicht gewachsen.

Auch die toskanische Seemacht kam unter Ferdinand zu voller Geltung. Freilich fiel der Löwenanteil an den errungenen Erfolgen den Rittern des Stephansordens zu, den Cosimo I. in Pisa gegründet hatte, und dessen Bestimmung der unaufhörliche Kampf gegen die Mittelmeerpiraten war[2]. Im Verein mit diesen Streitern unternahmen die Galeeren Toskanas Streifzüge an die afrikanische Küste und überfielen eine osmanische Handelsflotte, die in der Stärke von 42 Fahrzeugen von Ägypten nach Konstantinopel segelte. 2000000 Dukaten habe der Wert der Beute betragen, schrieb Ferdinand frohlockend dem französischen Könige[3].

Fast leidenschaftlich beschäftigte sich der Großherzog mit dem Gedanken, überseeische Verbindungen anzuknüpfen und Kolonialpolitik zu treiben[4]. Er dachte an Brasilien, an Mexiko und an die afrikanische Westküste, aber ohne Spaniens Einwilligung waren derartige Projekte nicht zu verwirklichen, und es braucht kaum hinzugefügt zu werden, daß Philipp davon nichts wissen wollte.

Die segensreiche Tätigkeit Ferdinands, der durch ein sittenreines Leben die schweren Verfehlungen seiner Vorgänger sühnte, gereichte dem Lande zu größtem Nutzen, und mit Recht weist Reumont darauf hin, daß Toskana „unter dem Prinzipat keine bessere Zeit gekannt hat, als das letzte Dezennium der Regierung des dritten Großherzogs war“, und daß „Ferdinand der erste populäre Herrscher unter den Medici gewesen ist“[5].

---

[1] Reumont I. p. 509.
[2] Vgl. darüber Uzielli, p. 31 ff.
[3] Uzielli, p. 35.
[4] Ebenda, p. 36 ff.
[5] Reumont I. p. 382.

c) Der Kirchenstaat.

Viel ungünstiger lagen die Verhältnisse in den päpstlichen Territorien, die den größten Teil Toskanas umschlossen. Wohl zeichnete sich der Kirchenstaat durch Fruchtbarkeit und Reichtum an Naturschätzen aus, wohl bewohnte eine rege, arbeitsame und kriegstüchtige Bevölkerung seine Gefilde. Aber die europäische Politik des Papsttums, seine aktive Teilnahme an dem Kampf gegen die Feinde des Katholizismus veranlaßte die Kurie, die finanziellen Kräfte des Landes so außerordentlich anzuspannen, daß schon in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts die Bewohner des Kirchenstaates die schwersten Lasten zu tragen hatten[1]. Trotzdem man durch Schaffung und Verkauf neuer Ämter die Einkünfte der Päpste beträchtlich erhöhte, zeigten ihre Kassen fast immer eine gähnende Leere. Indem nun Gregor XIII. dem Adel einen Teil seiner Besitzungen entriß, und dadurch bedeutende Summen gewann, entfachte er eine Bewegung, die das Staatsgebäude in seinen Grundfesten erschütterte. Die Barone erhoben sich gegen den Papst, und der uralte Kampf zwischen Guelfen und Gibellinen begann von neuem. Überall bildeten sich Räuberbanden, an deren Spitze man Mitglieder der vornehmsten Geschlechter sah. Währenddessen führten die Orsini, Colonna und Conti ein völlig absolutes Regiment in ihren Herrschaften und verweigerten dem Staatsoberhaupte den Gehorsam. Gregor war zu schwach, den entfesselten Sturm zu beschwichtigen. Erst unter seinem großen Nachfolger ward die Ruhe durch gewaltsame Mittel wiederhergestellt. Es gelang Sixtus V., die Banditen zu zersprengen und ihre Führer unschädlich zu machen. Der Papst bemühte sich redlich, die Wunden, die seine Vorgänger dem Lande geschlagen hatten, zu heilen. Adel und Kommunen erhielten manche der geraubten Güter und Privilegien zurück, der Ackerbau ward gehoben, die Zahl der Truppen vermindert, und der päpstliche Haushalt wesentlich eingeschränkt. Sixtus befleißigte sich einer Sparsamkeit, durch die sich frühere Kirchenfürsten nicht gerade ausgezeichnet hatten.

---

[1] Ranke, Gesch. d. Päpste I. p. 261 ff.

So häufte er nach und nach einen Schatz auf, der nach Millionen zählte. Aber das Geld brachte weder ihm noch dem Staate Segen. Als totes Kapital lag es in der Engelsburg, „denn der Papst scheute sich, den kostbaren Besitz von sich zu geben“[1]. Je mehr er Rom mit Bauten schmückte, je größer das Kirchenvermögen ward, desto rapider wuchsen die Steuern. Der Ämterschacher erreichte eine noch nicht dagewesene Höhe, und das Volk verarmte. Und dieser sonderbaren Finanzpolitik, die auf der einen Seite Millionen sammelte, ohne Vorteil davon zu haben, und auf der anderen unermüdlich im Ersinnen neuer Lasten war, muß es zum großen Teile zugeschrieben werden, daß beim Tode Sixtus V. die Menge auf den Campidoglio stürmte und das Standbild des Papstes zertrümmerte, dem Rom so unendlich viel zu danken hatte.

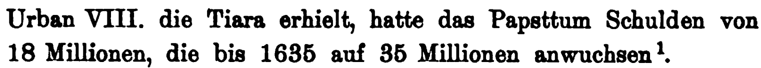
Keiner der folgenden Kirchenfürsten fand einen Ausweg aus dem finanziellen Labyrinthe. Klemens VIII. unterstützte den gegen die Türken kämpfenden Rudolf II. mit 1½ Millionen Scudi und stellte ein Heer von 12000 Mann auf[2]. Die große politische Stellung, die er einnahm, und die als Hauptaufgabe die Befreiung Italiens von der spanischen Übermacht und Hebung des französischen Einflusses auf der apenninischen Halbinsel verfolgte, verlangte außerordentliche Mittel. So wurden neue Steuern ausgeschrieben und Schulden auf Schulden gehäuft. Man sollte denken, daß sich die Päpste bei dieser Finanzwirtschaft allmählich gezwungen sahen, den in der Engelsburg ruhenden Schatz zur Deckung des Defizits zu verwenden. Aber die Bulle Sixtus V. schob derartigen Eingriffen einen Riegel vor und stellte solche Bedingungen, daß die Kurie lieber Geld zu hohen Zinsen lieh. Es war ein Glück für Paul V., daß die Genueser Bankiers den päpstlichen Anleihen ihr besonderes Interesse zuwandten, und viel Geld darin anlegten, weil hohe Zinsen bezahlt wurden[3]. Als

---

[1] P. Herre, Papsttum und Papstwahl im Zeitalter Philipps II. p. 374.

[2] Ranke, Päpste II. p. 208.

[3] Ranke, Päpste III. p. 9.



Urban VIII. die Tiara erhielt, hatte das Papsttum Schulden von 18 Millionen, die bis 1635 auf 35 Millionen anwuchsen[1].

Was die Päpste zu einer solchen Verschleuderung der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel trieb, war nur zum Teil das Verlangen, der katholischen Idee zu nützen. Wohl kosteten die Subsidien, die den Streitern des Katholizismus gezahlt wurden, die Bauwerke und die Aufwendungen für den Kirchenstaat den Päpsten jährlich große Summen. Aber die meisten Ausgaben verursachte das allen Kirchenfürsten dieser Zeit eigene Bestreben, die Familie, der sie entsprossen, zu Glanz und Macht zu erheben. Wie Klemens VIII. die Aldobrandini mit Reichtümern und Ehren überhäufte, so sorgte Paul V. für die Borghesen, so gelangte unter Gregor XV. der Kardinal Ludovico Ludovisio zu außerordentlichem Ansehen und fürstlichen Einkünften. Doch alle überbot Urban VIII. Mit den bedeutendsten und einträglichsten Staatsämtern stattete er seine Nepoten aus. Sollen doch nach einer mit Recht angezweifelten Schätzung von Zeitgenossen die den Barberini zugewandten Summen 105 Millionen Scudi betragen haben[2].

Während in Rom Üppigkeit und schwelgerischer Lebensgenuß herrschte, bot das Land den denkbar traurigsten Anblick dar. Handel und Industrie hatten jegliche Bedeutung verloren, der Ackerbau verfiel und die Städte gingen unaufhaltsam zurück, da alle wohlhabenden Bürger nach Rom übersiedelten. Es rissen Zustände im Kirchenstaat ein, die eine erschreckende Ähnlichkeit mit den neapolitanischen Verhältnissen zeigten.

d) Ferrara, Urbino.

Auch die Erträge der neuen Provinzen Ferrara und Urbino, die das Gebiet des geistlichen Fürstentums erheblich vergrößerten, wurden sofort den Gläubigern verpfändet, zumal da ihre Besitzergreifung die päpstliche Kasse stark in Anspruch genommen hatte. 1597 war Alfonso II. von Ferrara, ohne einen Erben zu

---

[1] Päpste, III. p. 10.
[2] Päpste, III. p. 16.

hinterlassen, gestorben[1]. Kurz vor seinem Tode hatte er einen unehelich geborenen Vetter Cesare d'Este zum Thronfolger ernannt und ihn dem Schutz Kaiser Rudolfs II. empfohlen. Die Herrschaft Alfonsos bestand aus den päpstlichen Lehen Ferrara und Comacchio, sowie aus Modena und Reggio, die kaiserliche Allodien waren. Im Einverständnis mit Heinrich IV. von Frankreich verlangte Klemens VIII. die Herausgabe von Ferrara und Comacchio. Cesare ward exkommuniziert und mußte, da er keinen Anhang fand und auf Abwehr nicht vorbereitet war, die Hauptstadt des schönen Gebietes verlassen. Er wich nach Modena, dessen Herzogstitel er annahm.

Damit trat das Haus Este, das sich im 16. Jahrhundert „durch geschickte Politik und herzhafte Verteidigung unter allen Gefahren zu behaupten gewußt" hatte[2], völlig in den Hintergrund und verlor jeglichen Einfluß auf die ferneren Geschicke Italiens.

Im Jahre 1631 erlosch in Urbino das Geschlecht der Rovere[1]. Zwar hatte der alte Franz Maria einen hoffnungsvollen Sohn sein Eigen genannt, aber er war in jungen Jahren den Folgen eines ausschweifenden Lebens erlegen. Sieben Städte, darunter Urbino, Pesaro und Sinigaglia umschloß das kleine Herzogtum, und die Zahl seiner Bewohner mochte 10 000 betragen. Den Urbinaten bangte vor den Annexionsgelüsten des Kirchenstaates, weil sie wußten, daß die Herrschaft der Kurie ihre Privilegien beseitigen und eine gewaltige Erhöhung der Abgaben einführen würde. Aber da kein Thronerbe vorhanden war, und Franz Maria schweren Herzens die Ansprüche des Papsttums auf Urbino anerkannt hatte, mußte man sich in das Unvermeidliche fügen.

e) Lucca, Parma, Mantua, Genua.

Nur in der nördlichen Hälfte Italiens gab es noch kleine, unabhängige Gemeinwesen, weil Spanien an ihrem Fortbestehen Interesse hatte und sie nicht in die Hände der stärkeren Nach-

[1] Vgl. die meisterhafte Schilderung Rankes, Päpste III. p. 169 ff.
[2] Ranke, Päpste II. p. 170.
[3] Päpste III. p. 8 ff.

[redacted]

barn fallen lassen wollte. Diese Staaten von Philipps Gnaden waren zu schwach, um eine Rolle in Italien spielen zu können. Die Republik Lucca, von den Pisanern im 14. Jahrhundert erobert, mit Hilfe Karls IV. wieder frei geworden, kannte kein anderes Bestreben, als die freundschaftlichsten Beziehungen zu den spanischen Governatoren in Mailand zu unterhalten, um dadurch eine feste Stellung gegenüber Florenz zu gewinnen. Der Herzog von Parma und Piacenza, Alexander Farnese war Generalissimus der spanischen Armee und hob den Ruhm seines Namens in den Niederlanden zu stolzer Höhe, während sein Land das beschauliche und bedeutungslose Leben eines italienischen Kleinstaates führte und nur im 17. Jahrhundert durch den bekannten Krieg um Castro[1] aus der schläfrigen Ruhe aufgeschreckt wurde.

Durch Karl V. waren die Gonzaga von Mantua 1530 zu Herzögen erhoben und sechs Jahre später mit der Markgrafschaft Montferrat am Po und Tanaro belehnt worden, die 1574 ebenfalls in ein Herzogtum verwandelt wurde. Traten die Fürsten dieses Geschlechtes im 16. Jahrhundert kaum hervor, weil ihr Besitz keinen Zusammenhang hatte und durch das dazwischen liegende Mailand in zwei Teile zersprengt ward, so stellten die Streitigkeiten, die sich in den ersten Dezennien des folgenden Säkulums erhoben, Mantua und Montferrat in den Brennpunkt des europäischen und italienischen Interesses. Der Kampf endete mit der Anerkennung Carlo Gonzagas als Herrn der beiden Herzogtümer.

Dem Namen nach war Genua ein unabhängiger Staat. Es verdankte seine Freiheit Andrea Doria, der die Stadt aus den Wirren der Kriege Karls V. und Franzs I. rettete. Die ganze ligurische Küste unterstellte der Kaiser 1528 der Macht des Dogen, nachdem Genua offen die Partei Karls V. ergriffen hatte. Fast zwei Jahrzehnte verstand es Doria, der Republik den Frieden zu erhalten. Er gab ihr eine aristokratische Verfassung und sicherte das Gemeinwesen durch seine Freundschaft mit den Habsburgern gegen alle Gefahren, die von Frankreichs Seite

---

[1] Päpste, III. p. 17 ff.

drohten. Aber weder im östlichen noch im westlichen Mittelmeerbecken erlangte Genua auch nur den Schatten seiner einstigen maritimen Stellung wieder.

1566 ging Chios, die letzte genuesische Kolonie, unwiderruflich an die Türken verloren, und der Wegnahme dieses Eilandes schien der Abfall von Korsika folgen zu sollen. Das drückende Regiment Genuas reizte die Bewohner der Insel zu Aufständen, die unter der Führung des verwegenen Sampietro eine bedenkliche Gestalt annahmen. Die Korsen boten Cosimo Medici die Souveränität an, aber er lehnte sie ab, um sich nicht mit Philipp II. zu verfeinden. Denn Spaniens König lag das Wohl und Wehe der genuesischen Republik sehr am Herzen, weil ihre Kaufleute seine Bankiers waren und einen großen Teil ihres Kapitals in den königlichen Anleihen untergebracht hatten. Da die Genuesen sich nach außen hin nicht betätigen konnten, suchten sie im Innern ihre ungebrochene Kraft zu erproben. Die Verschwörung des Fiesco hatte gleichsam das Signal zum Kampf gegen Doria gegeben. Ihr folgten in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts blutige Fehden zwischen dem alten und jungen Adel, die 1576 durch einen Vergleich und eine Abänderung der Verfassung beigelegt wurden. Die friedliche Periode, die von nun an bis zum Beginn der Verwickelungen mit Savoyen (1623) währte, kam dem Handel der Stadt außerordentlich zugute. Neben Venedig und dem rasch aufstrebenden Livorno war Genua der wichtigste Hafen des nördlichen Italiens und der Sitz einer Geldaristokratie, deren Macht um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts auf ihrem Höhepunkt stand und durch die berühmten Genueser Messen den Zahlungs- und Kreditverkehr Europas beherrschte[1].

Fassen wir das Resultat dieser Betrachtung der einzelnen italienischen Länder zusammen, so zeigt sich, daß der größte Teil der apenninischen Halbinsel Spanien untertan oder doch dem Willen Philipps völlig ergeben war. Sizilien, Sardinien,

---

[1] Über die Genueser Messen vgl. Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger, II. p. 225 ff.

[redacted]

Neapel und Mailand befanden sich im spanischen Besitze, sie waren „Satrapien", aber keine „Staaten", und lernten nur den Absolutismus kennen"[1]. Das Papsttum bedurfte der Unterstützung des spanischen Königs, und die Medici hüteten sich wohl, den Zorn Philipps zu erregen. Jedem Wink des gefürchteten Monarchen mußten Genua und die kleineren Fürstentümer gehorchen, weil sie seinem Schutze ihr Fortbestehen verdankten.

5. Savoyen.

Unabhängig standen nur zwei Staaten dar, Venedig und Savoyen. Auch die stolze Republik lebte in beständiger Sorge vor den Anschlägen spanischer Governatoren, während Savoyens Integrität darauf beruhte, daß es im Westen an Frankreich und im Osten an Mailand grenzte, daß es also zwischen zwei großen Gegnern einen natürlichen Pufferstaat bildete.

Das savoyisch-piemontesische Herzogtum hatte in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts einen großen Teil seiner schweizerischen Territorien, das Waadtland und die Landstriche am Südufer des Genfer Sees an Bern verloren, aber das von Frankreich in Besitz genommene Savoyen und Piemont (bis auf Cuneo, Aosta und Nizza, die den Angriffen der Franzosen widerstanden) im Frieden von Câteau-Cambrésis zurückerhalten. Als Emanuel Philibert, der Erbe des Fürstentums, nach rühmlicher Feldherrntätigkeit in den Niederlanden die Heimat aufsuchte, fand er Savoyen und Piemont in trostlosester Verfassung vor. Ihn erwartete die fast unlösbar scheinende Aufgabe, die verarmten und verödeten Gebiete wieder zu bebauen und zu besiedeln, sowie den mutlosen Untertanen neue Freude am Dasein zu verschaffen. Dieses ungeheure Werk gelang Emanuel Philibert. Er vernichtete die Macht der Stände[2], beseitigte die alte Feudalmonarchie und setzte an ihre Stelle ein absolutes Fürstentum, das sich nach spanischem Vorbilde auf einen Staatsrat, eine vorzüglich organisierte Beamtenschaft, und vor allem auf eine ein-

---

[1] Erdmannsdörffer, Karl Emanuel von Savoyen, p. 16.

[2] Ebenda, p. 19.

heimische Miliz stützte. Mit großem Verständnis förderte er die Gewerbe, deren Blüte ihm in den Niederlanden entgegengetreten war[1]. Zugleich hob er die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Landes durch Einführung der Seidenzucht, durch Heranziehung fremder Arbeiter und bessere Ausbildung der Justizbeamten wie der Geistlichen. Indem aber dieser Fürst seine Untertanen zu guten Soldaten erzog, legte er den Grundstein für die militärische Tüchtigkeit des savoyisch-piemontesischen Volkes, von der Viktor Amadeus II. zuerst profitieren konnte[2]. Freilich stellte Emanuel Philibert gewaltige Anforderungen an die Steuerkraft des Landes, aber er erhöhte auch die Staatseinnahmen um das Sechsfache. So sehr die Bewohner über die schweren Lasten klagten, die Bevölkerung der beiden Landschaften nahm von Jahr zu Jahr zu und ihr Wohlstand wuchs sichtlich. Es war ein Glück für Emanuel Philibert, daß er in seinem Schaffen durch keine auswärtige Verwicklung gestört ward, daß die beiden Großmächte Frankreich und Spanien von anderen Aufgaben vollständig in Anspruch genommen wurden. Über den Fortgang der inneren französischen Wirren und den Kampf der holländischen Rebellen gegen Philipp empfand niemand größere Freude als Emanuel Philibert von Savoyen.

An das „Erworbene und Vorhandene“ legte Karl Emanuel I. „den Prüfstein der Tat“[3]. Im schroffen Gegensatz zum Vater warf er sich in die Religionskriege und ward als Schwiegersohn Philipps II. einer der leidenschaftlichsten Streiter der Gegenreformation. In den ersten acht Jahren suchte er die Härten der väterlichen Regierung zu mildern und bewahrte eine neutrale Haltung. Als im Jahre 1588 dann die Unruhen in Frankreich ihren Siedepunkt erreichten und Spaniens Augen auf den Angriff der Armada gerichtet waren, fiel Karl Emanuel in Saluzzo ein und nahm es völlig in Besitz. Nach dem Frieden von Vervins aber ging Heinrich IV. gegen Savoyen vor und nötigte den Herzog im Vertrage von Lyon (1601), ihm Bresse, Bugey, Val-

---

[1] Erdmannsdörffer, p. 29.
[2] Ebenda, p. 27.
[3] Ebenda, p. 39.

[redacted]

romey und Gex abzutreten. Saluzzo blieb Karl Emanuel erhalten, und als einzigen Erfolg seiner Eroberungspolitik konnte er sich die Vertreibung der Franzosen vom italienischen Boden anrechnen. Daß der ehrgeizige Fürst aber nicht gesonnen war, lediglich in Italien eine Rolle zu spielen, bewies die berühmte Genfer Eskalade, die allerdings vollständig mißlang.

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, den Herzog auf seinen weiteren Kriegszügen zu begleiten, seine Teilnahme an den antispanischen Plänen Heinrichs IV. und die Stellung Savoyens im Kampf um Montferrat und im mantuanischen Erbfolgekriege näher zu beleuchten. Man weiß, daß Karl Emanuel die Entscheidung des großen Streites um die Hinterlassenschaft Vincenzo Gonzagas nicht mehr erlebte. Er starb in dem Augenblicke, „wo Richelieu mit der ganzen Macht des von ihm geeinigten Frankreichs über die Alpen hereinbrach, wo Savoyen, Pignerol, Saluzzo in französischen Händen und die letzten Kräfte zum Widerstand bereits gebrochen waren“[1].

6. Frankreich.

Als das Jahr 1600 begann, hatte Heinrich IV. von Bourbon das französische Volk aus dem Wirrsal des Bürgerkrieges herausgerissen, die hadernden Parteien versöhnt und den Hugenotten durch das Edikt von Nantes Gleichstellung mit den katholischen Untertanen bewilligt. Nach dem Frieden von Vervins verwandte der König seine ganze Kraft darauf, den zerrütteten Wohlstand Frankreichs wieder herzustellen, den Staatshaushalt zu ordnen und das geschmälerte Ansehen der Monarchie zu neuer Geltung zu bringen. Fürchterlich sah es im Lande aus. Der 30jährige Religionskrieg hatte überall die Bevölkerung dezimiert und verwildert, die Städte waren verarmt, zum Teil zerstört und in ihrer Lebensader getroffen, während marodierende Banden und die getreuen Trabanten des Krieges, Hunger und Pest, in den Dörfern gewütet und die Landleute zur Verzweiflung getrieben hatten. Der Anblick der verfallenen Verkehrsstraßen offenbarte

---

[1] Erdmannsdörffer, p. 143.

am deutlichsten, wie schwere Wunden die Kriegsfurie den Einwohnern geschlagen hatte, wie tief das fleißige Volk durch Not und Elend herabgesunken war. Da Handel und Industrie nur in einigen vom Kriege weniger berührten Gegenden ein kümmerliches Dasein fristeten, geriet das französische Reich in völlige Abhängigkeit der Nachbarländer, deren Waren alle großen Märkte beherrschten. Engländer und Holländer betrieben die Küstenschiffahrt, und weil Frankreich über keine Kriegsmarine verfügte, fielen die von Marseille nach dem Morgenlande segelnden provençalischen Fahrzeuge vielfach den Mittelmeerkorsaren zur Beute. Dabei drückten unerschwingliche Steuern Stadt und Land, und je größer das Elend wurde, desto mehr schnellten die Lebensmittelpreise in die Höhe.

Die berühmte Notablenversammlung von 1596 bildete den Ausgangspunkt von Heinrichs reformatorischer Tätigkeit[1]. Er befreite das Land von den zuchtlosen Banden, denen sich Bauern und unbeschäftigte Soldaten angeschlossen hatten, und verbot auf längere Zeit das Tragen von Feuerwaffen[2]. In Sully fand der König die geeignete Kraft, das zerrüttete Finanzwesen in geordnete Bahnen zu lenken[3]. Wenn es dem großen Rechner auch nicht gelang, die Taille zu verringern, so sorgte er doch für eine bessere Verteilung der Lasten und beseitigte die Steuerprivilegien, die sich auf Geburt oder dem König geleistete Dienste gründeten. Durch die Kunst, an richtiger Stelle zu sparen, sammelte Sully nach und nach einen Staatsschatz und bewahrte ihn in der Bastille für kommende Zeiten der Not.

Langsam gewöhnten sich Bürger und Landleute wieder an geregelte Tätigkeit und faßten Vertrauen zu Heinrich IV., der bestrebt war, Ackerbau und Gewerbe alle erdenklichen Erleichterungen zuteil werden zu lassen, um Frankreich dadurch von auswärtiger Zufuhr unabhängig zu machen. Wie Emanuel Philibert ließ der König Maulbeerbäume pflanzen, die vor allem im Süden

---

[1] Ranke, Franz. Gesch. II. p. 51 f. Pigeonneau, Histoire du commerce de la France, II. p. 258.

[2] Lavisse et Rambaud, Histoire générale V. p. 313.

[3] Vgl. darüber vor allem Ranke, Franz. Gesch. II. p. 50 ff.

[redacted]

prächtig gediehen und wandte der Seidenzucht und Seidenindustrie sein ganz besonderes Interesse zu. Mit der Fürsorge für die Verbesserung der Verkehrswege ging die Förderung der Wasserstraßen gepaart. Und mit welcher Liebe verschönerte er Paris! Unter dem segensreichen Regimente Heinrichs IV. hob sich Marseille zu einer bedeutenden Handelsstadt[1], und selbst koloniale Probleme bewegten den vielseitigen Fürsten. Auf wirtschaftlichem und politischem Gebiete trat Frankreich in die erste Reihe der europäischen Staaten. Die Bekenner des katholischen und protestantischen Glaubens lebten in den zwölf Friedensjahren ruhig nebeneinander und hielten sich von Empörungen fern. Mit voller Gewißheit konnte der König auf beide Parteien zählen, als er den Gedanken, einen neuen Kampf gegen Spanien und zugleich gegen die deutsche Linie des Hauses Habsburg zu beginnen, in sich reifen ließ. Er sollte den gewaltigen Plan nicht zur Ausführung bringen. Bevor der entscheidende Schlag fiel, ward Heinrich IV. ermordet. „De tous les souverains qui, pendant six siècles, ont gouverné la France, Henri IV. est le seul dont le nom soit resté populaire“[2]. Sein Tod befreite Philipp III. von seinem gefährlichsten Widersacher und änderte das Verhältnis der beiden Mächte zueinander vollkommen. Wenn Maria von Medici auch nicht sofort die Politik ihres Gatten aufgab, so trat doch die Hinneigung der Königin zum spanischen Hofe schon in den ersten Regierungsjahren deutlich zu Tage. Und wer noch im Zweifel über die Absichten der Regentin war, den belehrte der Vollzug einer Familienverbindung zwischen dem französischen und spanischen Königshause eines Besseren. Aber die neue politische Richtung fand im Lande nur sehr geteilten Beifall. Die hohe Aristokratie, das Parlament und der dritte Stand traten entschieden dem Bestreben Marias entgegen, die absolute Gewalt an sich zu reißen und verlangten die unbedingte Wahrung der gallikanischen Freiheiten. Ebenso wußten die Hugenotten die Bestätigung des Nanter Ediktes von der Fürstin zu ertrotzen.

[1] Vgl. S. 125.
[2] Pigeonneau, II. p. 254.

Durch die langjährigen inneren Kämpfe, die sich vor allem gegen das Regiment der Günstlinge richteten, verlor Frankreich seine Stellung in der europäischen Politik, wodurch Philipp III. eine außerordentliche Bewegungsfreiheit im westlichen Mittelmeergebiete erhielt.

Das schwache französische Königtum bedurfte eines starken Armes, und es war sein Glück, daß er zur rechten Zeit erschien. 1624 wurde die Leitung der auswärtigen Politik dem Kardinal Richelieu übergeben. Wie er die schwere Aufgabe erfaßte und sie durchführte, bedarf keiner Schilderung. Nachdem Richelieu Frankreich die Ruhe wiedergegeben und die Autorität der Regierung restituiert hatte, schritt er zur Lösung der großen politischen Aufgaben. Sein Eingriff in den mantuanischen Erbfolgekrieg setzte die Franzosen in den Besitz von Pignerol und öffnete ihnen damit Italien. Fünf Jahre später fand der Kardinal willkommene Gelegenheit, sich in die deutschen Wirren einzumischen. Und hier erreichte er das hohe Ziel, das er sich von vornherein gesteckt hatte, die Vernichtung des Übergewichtes der habsburgischen Macht. Österreich und Spanien erlitten Niederlage auf Niederlage. Zur See erfocht die von Richelieu geschaffene französische Marine[1] glänzende Erfolge über die spanischen Galeonen und löste zeitweise die Kommunikation zwischen Spanien und seinen italienischen Nebenländern. In dem für die iberische Monarchie so außerordentlich unglücklichen Jahre 1647, wo die Franzosen in Mailand vordrangen, wo in Neapel sich das Volk gegen seine Bedrücker auflehnte, wo Katalonien ein französisches Besitztum geworden zu sein schien, lag es deutlich vor aller Augen, daß Spanien seine dominierende Stellung im westlichen Mittelmeerbecken verloren hatte. Zwölf Jahre währte dann noch der Kampf zwischen den beiden Mächten um die Vorherrschaft, aber das Resultat wurde nicht mehr geändert. Seit dem Siegeszug der jungen französischen Flotte war das westliche Mittelmeer die Interessensphäre Frankreichs geworden.

[1] Lavisse, Hist. de France VI.$_2$ p. 329 ff.

Kapitel I.

Die offiziellen Beziehungen Hollands zu den Mittelmeerstaaten.

In der Einleitung ist bereits darauf hingewiesen worden, daß die Verbindung zwischen den vereinigten Niederlanden und den Mächten des Südens kommerziellen Interessen allein ihren Ursprung verdankte. Nachdem aber die seit 1590 entstandenen Handelsbeziehungen Lebenskraft gewonnen hatten, machten sich in kaufmännischen Kreisen Bestrebungen geltend, die errungenen Vorteile durch Verträge zu sichern. Ursprünglich sollten diese Traktate nur zur Förderung von Handel und Schiffahrt dienen. Allein der wachsende Einfluß der Holländer im Mittelmeergebiet gab dem Gedanken freien Raum, in allen von Spanien unabhängigen Staaten auch politische Ziele zu verfolgen. Eine Allianz mit der Türkei oder Venedig — auf diese beiden Länder kam es ja in erster Linie an — konnte den Holländern manchen Nutzen bringen und Philipp in die Notlage versetzen, ein starkes Geschwader im Süden zu halten und eine Teilung seiner Streitkräfte vorzunehmen. In welcher Weise nun die Verhandlungen mit den verschiedenen Widersachern des spanischen Königs geführt und abgeschlossen wurden, inwieweit sie die Erwartungen erfüllten, sollen die folgenden Darlegungen zeigen.

Wir haben die Beziehungen Hollands zu den Mittelmeerländern in „offizielle“ und „kommerzielle“ eingeteilt, obwohl diese Gruppierung an manchen Stellen eine gewaltsame Lösung eng zusammengehöriger Dinge erforderte. Aber nur so war es möglich, ein klares Bild der Handelsbewegung zu geben, die ja

die Hauptrolle in der Verbindung zwischen Nord und Süd spielte und auf die sich demgemäß unsere Untersuchung vornehmlich konzentrieren mußte.

1. Verhältnis zu Marokko.

Die verschiedenen Verträge, die Holland während der ersten Dezennien des 17. Jahrhunderts im Mittelmeergebiete schloß, wollen wir in chronologischer Reihenfolge betrachten. Den Anfang machten die Niederländer mit Marokko. Am 15. Oktober 1596 sandten sie dem Scherif El Mansur ein Schreiben[1] und sprachen unter dem Hinweis auf ihren langjährigen Kampf gegen Spanien, den sie weiterzuführen fest entschlossen seien, nachstehende Bitte aus. Der Sultan möge allen die Straße von Gibraltar passierenden holländischen Schiffen die Häfen seines Landes öffnen, damit sie dort einen Unterschlupf finden könnten, wenn die spanischen Galeonen Jagd auf die niederländische Flagge machten. Diesem Begehren gäben die Generalstaaten um so nachdrücklicher Ausdruck, als bisher alle Versuche holländischer Schiffer, den Schutz Marokkos anzurufen, mit Gefangennahme der unglücklichen Seeleute und Verkauf in die Sklaverei geendet hätten. Zum Zeichen, daß die Staaten es ernst meinten, ward der Brief einem angesehenen Marokkaner mitgegeben, den die unter Essex fechtenden Holländer bei Cadiz gefangen genommen hatten[2].

Wenn wir den Mitteilungen des in Marokko ansässigen niederländischen Kaufmanns Bartholomeus Jacobsz trauen dürfen, war der Scherif von Bewunderung über die Taten Wilhelms I. von Oranien erfüllt. El Mansur habe erklärt, schreibt Jacobsz, das müsse ein hervorragender Fürst sein, der mit einem so kleinen Lande einen solch heroischen und langwierigen Krieg gegen einen so mächtigen Potentaten führe, wie es der König von Spanien sei[3].

---

[1] De Castries, Sources inédites, I. p. 27 ff.
[2] De Castries, I. Einleitung p. IV.
[3] De Castries, I. p. 20.

Es währte dann neun Jahre, ehe von seiten der Niederlande weiteres in dieser Angelegenheit geschah. Im Auftrage der Generalstaaten reiste 1605 Pieter Maertensz Coy nach Marokko. Er sollte etwa 100 maurische Sklaven, die bei der Eroberung von Sluis in die Hände der holländischen Truppen gefallen waren, nach ihrer Heimat zurückbringen. Wahrscheinlich hatte man 1604 diese Marokkaner am Leben gelassen, um sie gegen holländische Sklaven einzutauschen oder um sich ihrer als Geiseln zu bedienen. Daneben erhielt Coy verschiedene Aufträge, die es deutlich machten, daß die Rückgabe der Mauren nur Mittel zum Zweck war[1]. Holland wollte seinen Handelsfahrzeugen freien Zugang zu den Häfen Marokkos verschaffen, es beabsichtigte aber auch, das gleiche Recht für die Kriegsschiffe der Republik zu erwerben. Gab der Scherif diesem Verlangen nach, so konnten die Holländer die marokkanische Küste als Operationsbasis für Unternehmungen gegen Spanien benutzen und dem Indienhandel des Gegners schweren Abbruch tun. In der Instruktion Coys tritt die antispanische Tendenz besonders scharf hervor. Man befahl ihm, dem Scherif darzulegen, daß die vereinigten Niederlande den Krieg mit Gottes Hilfe so lange fortsetzen würden, bis ihr Land vollständig von der Gewalt des Spaniers befreit, bis der Traum der spanischen Universalmonarchie ein Luftgebilde geworden sei. Endlich ließen die Staaten den Herrscher von Marokko bitten, den Verkauf von Prisen auf seinen Reeden zu gestatten und allen holländischen Sklaven die Freiheit zu schenken.

Die Mission Coys schlug vollständig fehl. Durch den Bürgerkrieg und die inneren Wirren ward dem Agenten keine Möglichkeit geboten, seine Sendung erfolgreich zu gestalten. Drei Prätendenten kämpften um den Besitz von Merrakesch. Einer nach dem anderen bemächtigte sich der Stadt, und jeder Sieger forderte von dem Vertreter der Generalstaaten reichliche Gaben. Dafür stellte er ihm eine Sicherheitswache zur Verfügung, die Coy besolden und unterhalten mußte[2]. Diese be-

[1] Die Instruktion bei de Castries, I. p. 78 ff.
[2] Ebenda, Einleitung p. XIV.

ständigen Ausgaben erschöpften die Mittel des niederländischen Agenten und zwangen ihn, 30000 fl. von seinem eigenen Vermögen zu opfern. Wahrscheinlich gaben die miserablen Finanzverhältnisse Coys den Hochmögenden Veranlassung, ihren Vertreter abzuberufen (1609). So fruchtlos sein Wirken in Marokko gewesen war, zur Annäherung der beiden Mächte hatte es zweifellos beigetragen. Wurde doch ein Jahr nach der Rückkehr Coys der Vertrag zwischen dem Scherif Mulai Zidan[1] und der Union geschlossen. In dem Traktate vom 24. Dezember 1610[2] kam Marokko den Wünschen der Niederländer in jeder Weise entgegen. Es gestattete ihren Kriegs- und Handelsschiffen den Besuch seiner Häfen, unbehelligt sollten die Holländer dort löschen und laden können und bei Sturm oder Gefahr stets freie Einfahrt haben. Die gleiche Vergünstigung sagten die Generalstaaten den Marokkanern zu. Beide Länder garantierten sich gegenseitige Handelsfreiheit, und der Scherif versprach, für Rückgabe aller geraubten Schiffe und Güter, für Auslieferung der Sklaven Sorge tragen zu wollen. Kein Marokkaner dürfe sich in Zukunft an holländischem Eigentum vergreifen oder niederländische Seeleute in die Sklaverei verkaufen.

Das Zustandekommen dieses Akkordes hatten die Hochmögenden nicht zum wenigsten Samuel Pallache, einem marokkanischen Juden, zu verdanken, der 1608 den holländischen Boden zum ersten Male betreten zu haben scheint. In ihm und den Mitgliedern seiner Familie lernen wir Abenteurer von großer Begabung kennen, die es verstanden, alle Vorgänge im eigenen Interesse auszunutzen und alle Menschen zum Narren zu halten[3]. Der talentvollste und bedeutendste der Pallaches war Samuel. Nachdem er in Madrid vergebliche Unterhandlungen mit der spanischen Regierung, mit dem französischen und florentinischen Gesandten über den Verkauf von Tetuan geführt hatte[4], erschien

[1] Einer der Söhne El Mansurs. Vgl. über ihn Mercier, Hist. de l'Afrique septentr. III. p. 177 ff.

[2] Der Vertrag bei de Castries, I. p. 577 ff.

[3] Über Samuel Pallache vgl. de Castries I. Einleitung p. XV ff.

[4] Ebenda, p. 274.

er im Frühjahr 1608 in den Niederlanden. Er richtete an die Staaten die harmlose Bitte, ihm und seinem Bruder Joseph zu erlauben, sich in Holland anzusiedeln. Dem Gesuche ward willfahren, aber schon am nächsten Tage zogen die Hochmögenden ihre Einwilligung zurück, da sie vermutlich Informationen über die Pallaches erhalten hatten. Allein der kurze Aufenthalt genügte Samuel vollkommen, um zu erkennen, daß hier ein großartiges Arbeitsfeld für einen Mann wie ihn vorhanden war, und daß eine Verbindung zwischen Marokko und der Republik ihm beträchtliche Vorteile bringen konnte. Daher pries er bei seiner Rückkehr die vereinigten Niederlande und schilderte dem Scherif ihre Macht in den leuchtendsten Farben, bis Mulei Zidan sich bereit erklärte, Samuel Pallache als marokkanischen Gesandten im Haag zu beglaubigen. Nun kam er als offizieller Vertreter Marokkos, und das Spiel war gewonnen.

Von diesem Augenblicke an, schreibt de Castries, „ist die Geschichte der niederländisch-marokkanischen Beziehungen aufs engste mit den Pallaches verflochten“[1]. Es würde zuweit führen, wollten wir uns hier auf eine Schilderung der Taten von Samuel, Joseph, Moses und David Pallache einlassen. Alle vier waren Agenten des Scherifs von Marokko, sie genossen aber in Merrakesch ein sehr geringes Ansehen und besaßen auch wenig Einfluß am Hofe des Sultans. Den Holländern gegenüber suchten sie sich als mächtige Freunde Mulei Zidans hinzustellen, und der geriebene Samuel Pallache brachte es fertig, Vertrauter und Hofmann des Prinzen Moriz zu werden. Als Samuel im Haag starb, geleiteten Oranien, der Staatsrat und die Generalstaaten die Überreste des Verblichenen bis zur Houtstraatbrücke, von wo aus die Leiche auf einem Schlitten nach Amsterdam transportiert wurde[2].

Keiner der Pallaches dachte ernstlich daran, dem Scherif zu nützen oder die Staatsinteressen von Marokko irgendwie zu fördern. Für diese Juden gab es nur ein Ziel, ein Bestreben,

---

[1] Sources inédites, Einleitung, p. XVII.

[2] De Castries, Einleitung, p. XVII.

jede politische Handlung zu einem profitablen Geschäfte zu machen und möglichst viel materiellen Gewinn herauszuschlagen. Wo man im Trüben fischen konnte, war sicherlich einer der Pallaches dabei. Sie scheuten vor Betrügereien und selbst vor Verrat nicht zurück, wenn ihr Vorteil auf dem Spiele stand[1]. Der sehr wertvolle Bericht des Kommissars Albert Ruyl, den die Staaten 1622 nach Marokko sandten, erhebt schwere Anklagen gegen die Pallaches, die dem holländischen Agenten Hindernisse über Hindernisse in den Weg legten und Scherif wie Union hintergingen[2].

Es ist bemerkenswert, daß die Generalstaaten in den ersten Dezennien des 17. Jahrhunderts verschiedentlich Pläne erwogen, einen der marokkanischen Häfen zu okkupieren, um an dieser für Vorstöße gegen Spanien so vortrefflich gelegenen Küste einen sicheren Stützpunkt zu gewinnen, und um den marokkanischen Piraten besser auf die Finger passen zu können. 1608 lenkte man die Aufmerksamkeit auf Larache, 1614 auf El Mamora, 1615 Mogador und 1620 Air oder Emendera.

Der Gedanke, Larache[3] zu besetzen, ging von einem jungen holländischen Kaufmann in Safi aus, der mit verschiedenen ihm befreundeten Amsterdamer Kaufleuten das Projekt ausgedacht hatte. Aber die Generalstaaten zogen es nicht in ernstliche Erwägung, und zwei Jahre später wurde der Platz widerstandslos von den Spaniern eingenommen[4].

Ebensowenig glückte es Holland, El Mamora in seinen Besitz zu bringen. Die spanische Flotte bemächtigte sich unter dem Kommando von Don Luis Fajardo[5] des Hafens, obwohl der holländische Admiral Jan Evertsen vor der Reede lag. Er war beauftragt, gegen die marokkanischen Piraten zu kreuzen und

---

[1] Vgl. darüber de Castries, II. p. 578 ff., 627 ff. Ferner Brief von Mulei Zidan an d. Generalst., 17. Januar 1617.

[2] Das Dokument befindet sich im Legatie Archief Nr. 1145.

[3] El Araïsch, 70 km südlich von Tanger.

[4] De Castries, I. p. 624.

[5] Mercier, Hist. de l'Afrique septentr. III. p. 196.

[redacted]

wartete gerade auf Nachrichten von Samuel Pallache, der den Staaten die Okkupation von El Mamora vorgeschlagen hatte. Als der Scherif von diesem Projekte Kenntnis erhielt, gab er Befehl, Pallache zu verhaften. Aber Samuel war auf seiner Hut und entzog sich der Strafe durch eilige Flucht[1]. Von Mogador ist in den Quellen wenig die Rede, während wir über Emendera aus dem Journal Ruyls erfahren, daß der Hafen eine sehr ungünstige Einfahrt besaß, und daß Versuche der von dem Kommissar aus Holland mitgebrachten Arbeiter, im Fahrwasser liegende Felsen zu beseitigen, sehr wenig Erfolg hatten.

Die Bestimmungen des Vertrages, wonach alle Sklaven sofort freigelassen werden sollten, blieben natürlich unerfüllt. Auch dachten die marokkanischen Seeräuber gar nicht daran, ihre Angriffe auf niederländische Schiffe, die in die Straße von Gibraltar einsegelten oder aus dem Mittelmeer kamen, einzustellen. Vielleicht hatte Mulei Zidan die besten Absichten, sein den Generalstaaten gegebenes Versprechen zu halten. Er besaß aber gar keine Autorität und infolgedessen auch keine Macht, die Korsaren zum Gehorsam zu zwingen. In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts ward Saleh das berüchtigste Raubnest an der afrikanischen Westküste, und der Gouverneur dieser Stadt führte ein völlig absolutes Regiment. Um die Mitte der 20er Jahre war Morato Reis oder Morato Arrais, wie er in den Quellen genannt wird, Admiral von Saleh. Eine Persönlichkeit, die einer näheren Untersuchung wert wäre. Morato Reis stammte aus den Niederlanden, sein richtiger Name war Jan Janssen van Haarlem. Er scheint zuerst eine Art von Seeräuberkommissionär gewesen zu sein und für Simon Danser, Claes Gerritsz Compaen und andere Korsaren Prisen in Saleh verkauft zu haben[2]. Über seinen Werdegang wissen wir nichts Sicheres[3], und es steht dahin, ob

[1] Vgl. darüber Journal von Jan Lievens bei de Castries, II. p. 360.

[2] L. van den Bosch, Leevan en Daaden der Doorluchtigste Zeehelden (Amsterdam 1683) p. 161 ff.

[3] Möglicherweise finden sich Nachrichten darüber in dem Werke von Pierre Dan, Historie van Barbaryen (2. Band von Simon de

Jan Janssen als Chef der marokkanischen Freibeuter noch aktiven Anteil am Seeraub nahm oder aus dem Prisenverkauf allein hohe Prozente bezog. In der Hellwaldschen Ausgabe der „Voyage d'Adrien Matham“ findet sich folgende Notiz über ihn: „C'était un des pirates les plus audacieux de Barbarie, et Salé lui doit presque exclusivement à lui seul la grandeur et l'importance que cette ville acquit dans la suite, comme principal repaire des corsaires de Barbarie“[1]. Irren wir nicht, so kommt der Name Jan Janssen 1624 zum ersten Male in niederländischen Quellen vor.

Am 18. August dieses Jahres schrieb Moses Pallache den Generalstaaten einen Brief, worin er meldete, Mulei Zidan habe den Morato Reis zum Admiral von Saleh ernannt und ihm (auf Andringen von Moses Pallache) Ordre gegeben, keinen Niederländer als Sklaven zu verkaufen, noch Schiffe oder Waren der holländischen Freunde anzutasten. Der Pirat habe darauf entgegnet, er sei den Staaten wohlgewogen und werde ihre Interessen zu wahren wissen[2]. Wie Jan Janssen in Wirklichkeit über diesen Punkt dachte, ward den Hochmögenden sofort offenbar. Ende Oktober 1624 schleppten die Korsaren von Saleh ein niederländisches Schiff in den Hafen, dessen Führer unter Berufung auf seine Nationalität vergebens beim Gouverneur protestierte. Die ganze Ladung ward ihm genommen, und man war gnädig genug, Schiffer und Schiff nach Holland zurückzusenden[3]. Was nützte es den Generalstaaten, daß sie noch im gleichen Jahre den Export von Waffen und Munition nach Saleh erschwerten[4]. Derartige Maßnahmen hatten dieselbe Wirkung wie

Vries, Handelingen en geschiedenissen voorgevallen tusschen den Staat der Ver. Nederlanden en dien van de zeeroovers in Barbaryen, Amsterdam 1684), das uns leider nicht zugänglich war.

[1] Der Maler Adrien Matham bereiste Marokko 1640/41. Die Hellwaldsche Ausgabe erschien 1866 im Haag. Vgl. dort p. 50, Anm. 2.

[2] Wie sich später herausstellte, wollte Moses Pallache holländischer Konsul in Saleh werden.

[3] Secreete Cassa, Lit. D. Loq. Q. Nr. 14.

[4] Brief der Generalst. an die Admiralitäten vom 27. Nov. 1624, ebenfalls in der Secreete Cassa im gleichen Bündel.

[redacted]

Erlasse des Scherifs an die Freibeuter, holländische Schiffe zu schonen. Da die marokkanischen Korsaren in den 20er und 30er Jahren des 17. Jahrhunderts der Schiffahrt viel zu schaffen machten, knüpfte die Union verschiedentlich Unterhandlungen mit dem Gouverneur und dem Rat von Saleh an, die zu keinem Resultate führten[1]. Als aber alles nichts half, entschloß man sich, einen niederländischen Konsul in Saleh anzustellen, und betraute Juriaan van Bystervelt mit dem schwierigen Posten[2]. Auch dieser Versuch mißlang. Nachdem dann mehrere Konsuln Mühe und Arbeit aufgewandt hatten, holländische Seeleute aus der Sklaverei zu befreien und Eigentum ihrer Landsleute zurückzufordern, traf Holland 1651 ein Abkommen mit Saleh, worin die Stadt die Erfüllung des Vertrages von 1610 zusagte[1]. Auch der neue Traktat hatte nur ephemäre Bedeutung, und alsbald begannen die Klagen über die Gewalttaten der Marokkaner von neuem.

2. Stellung der Republik zur Pforte und die Tätigkeit Cornelis Hagas in Konstantinopel.

Von größerem Werte als die Übereinkunft der Niederlande mit Marokko war die Verbindung, welche die Republik mit der Pforte einging. Obwohl die ersten Schritte schon im Jahre 1604 unternommen wurden, kam ein Vertrag nicht vor 1612 zustande. Daß Holland und die Türkei während der Waffenruhe mit Spanien in nähere Beziehung traten, war erklärlich. Die Einstellung der Feindseligkeiten bot den Generalstaaten die beste Gelegenheit, mit den alten Gegnern der spanischen Monarchie Fühlung zu suchen und sich rechtzeitig nach Hilfe umzusehen

Wie im Nordwesten Afrikas gaben auch im östlichen Mittelmeergebiet Klagen von Kaufleuten und Reedern den Hochmögenden

[1] Vgl. Briefe der Staaten an den Gouverneur und Rat von Saleh v. 8. Sept. 1627; 29. Juli, 25. Okt., 20. Dez. 1629; 4. Juni 1635. Bericht des Kommissars Jan Wendels 1630/31, Loketkas (Marokko) Loq. V. Lit. W. Nr. 21.

[2] Res. d. Generalst., 29./31. Dez. 1635.

[3] Brief des Gouverneurs von Saleh vom 13. Juli 1651.

1604 Veranlassung, ein Schreiben an den Großherrn in Konstantinopel zu richten. Sie wiesen auf ihren langjährigen Kampf mit Spanien hin und ließen zwischen den Zeilen durchblicken, daß der Haß gegen Philipp die Niederlande gewissermaßen zu natürlichen Bundesgenossen der Pforte mache. Sodann ward die Bitte um Handelsprivilegien und freie Schiffahrt in den osmanischen Häfen ausgesprochen, unter der Versicherung, man werde den Türken die niederländischen Reeden gleichfalls öffnen. Dieser Brief scheint unbeantwortet geblieben zu sein. Erst im Jahre 1610 bewies die Regierung in Konstantinopel, daß ihr an der Freundschaft der Niederländer in der Tat viel gelegen war. Die Generalstaaten erhielten Schreiben vom Padischah und dem türkischen Admiral Chalil Pascha, während sich der Großwesir direkt an den Prinzen Moriz gewandt hatte[1]. In den Briefen ward der Union mitgeteilt, der Sultan sei geneigt, den Holländern freien Handel unter eigener Flagge in seinen Landen zu gestatten. Er bitte die Hochmögenden, einen Gesandten zur Pforte zu schicken, der Verhandlungen darüber führen solle. Daß dies der Wille und Wunsch des Großherrn war, ersahen die Staaten auch aus einem Schreiben des in Konstantinopel wohnenden Kaufmanns Giacomo Gisbrechti[2].

Am 24. Dezember 1610 kam die Angelegenheit in den Generalstaaten zur Sprache. Es wurde der Vorschlag gemacht, Dr. Cornelis Haga, der gerade aus Schweden zurückgekehrt[3] war, mit drei Begleitern nach Konstantinopel zu senden. Er möge die Bedeutung und Tragweite des Anerbietens ergründen und darüber Bericht erstatten. Alsdann wolle man entscheiden, ob ein Gesandter oder ein Konsul die Republik am goldenen Horn vertreten solle.

---

[1] Res. d. Generalst., 25. Okt., 22. Nov. 1610; Meteranus novus II. p. 293 f.; Bydr. tot geschiedenis van het Nederl. zeewezen, p. 305.

[2] Giacomo Gisbrechti an d. Generalst., 24. Aug. 1610.

[3] Er hatte dort als Gesandter der Regierung, aber auf Kosten einiger Handelsfirmen auf Rückgabe von zwei gekaperten Fahrzeugen unterhandelt.

[redacted]

Cornelis Haga stammte aus Schiedam, hatte Jurisprudenz studiert und sich im Haag als Advokat niedergelassen[1]. Da er ein gewandter Diplomat zu sein schien, konnte es nicht befremden, daß die Wahl der Staaten auf ihn fiel. Nach langen Beratungen, die sich bis zum Sommer 1611 hinzogen, ward am 25. Juli der Beschluß gefaßt, Haga zum Großherrn reisen zu lassen. Man beauftragte ihn, in Konstantinopel die Befreiung aller in Tunis, Algier und in anderen türkischen Gebieten gefangen gehaltenen Holländer zu erwirken und die Pforte zu bestimmen, Kaufleuten und Schiffern dieselben Privilegien zu gewähren, die Franzosen und Engländern zugestanden seien. In diesem Sinne ward auch die Instruktion des Gesandten abgefaßt[2].

Wir sehen, von einem Bündnis mit dem Padischah war zunächst keine Rede. Die Mission Hagas diente offiziell nur den merkantilen Interessen, sie hatte den Zweck, Handel und Schiffahrt in den türkischen Gewässern Erleichterungen zu verschaffen und den unglücklichen Sklaven zu helfen. Aber in den Empfehlungsbriefen, die der Gesandte für die Großwürdenträger mitbekam, deuteten die Staaten, wie im Jahre 1604, vorsichtig an, daß die Feindschaft gegen Spanien ein gemeinsames Band zwischen den Niederlanden und dem osmanischen Reich bilde.

Auf Wunsch der Regierung sollten Haga nicht mehr als vier Personen auf seiner Reise begleiten, die in aller Stille vor sich gehen mußte. Zur Suite gehörten u. a. Lambert Verhaer, ein früherer Goldschmied, und Cornelis Pauw, der Sohn des Amsterdamer Bürgermeisters Reynier Pauw.

Haga verließ sein Vaterland am 7. September 1611 und fuhr über Cöln, Frankfurt, Nürnberg, Regensburg nach Wien, wo er den Beamten, die seine Pässe revidierten und neue ausstellten, erklärte, er reise auf Kosten niederländischer Privatleute

---

[1] Vergl. über Haga: A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederlanden VI. p. 22 ff.

[2] Instructieboek d. Generalstaaten, 1611/23, No. 11. Datiert: 11. August 1611.

nach der Türkei, um dort gefangene Holländer loszukaufen[1]. Die Weiterfahrt gestaltete sich außerordentlich schwierig. Im Grazer Gebiet und in Fiume wurden die Holländer aufgehalten[2] und entgingen glücklich der Gefahr, in ihrer wahren Eigenschaft als Gesandte der Staaten erkannt zu werden. Hätte man erfahren, daß Haga mit dem Großtürken in Unterhandlung treten sollte, er wäre wahrscheinlich verhaftet oder zur Rückkehr gezwungen worden. Von Venedig gelangte die Gesandtschaft wohlbehalten bis Chios und erreichte nach mancherlei Widerwärtigkeiten am 17. März 1612 Konstantinopel[3]. Hier erwartete sie eine bittere Enttäuschung, die jede Hoffnung auf rasche Erledigung der Aufträge zunichte machte. Chalil Pascha, der eifrigste Förderer des Gedankens einer türkisch-niederländischen Allianz, war seines Amtes entsetzt worden. Infolgedessen sah sich Haga vor eine schwere Aufgabe gestellt[4]. Unmittelbar nach dem Sturze Chalils hatten die Vertreter Frankreichs und Venedigs einen energischen Protest gegen das Erscheinen des niederländischen Gesandten erhoben. Verleumdungen wurden ausgestreut und Haga wie seine Begleiter als Spione verdächtigt. Mit allen Mitteln wollte man verhindern, daß die junge Republik, in der Franzosen und Venetianer eine gefährliche Rivalin auf kommerziellem Gebiete sahen, festen Fuß im Morgenlande fasse. Aber Haga verzagte nicht. Er machte dem Kaimakam[5], dem Mufti, Admiral sowie den übrigen Wesiren seine Aufwartung, überreichte ihnen die Schreiben der Hochmögenden und verteilte die mitgebrachten Geschenke[6]. Ein jeder beeilte sich, ihm zu versichern, wer die Freundschaft der Pforte suche, werde stets mit offenen Armen empfangen, ein

---

[1] Haga an d. Generalst., 12. Okt. 1611 (aus Wien).

[2] Haga an d. Generalst., 5. Januar 1612 (aus Zante).

[3] Haga an d. Generalst., 24. März 1612.

[4] Dem Folgenden liegen Hagas Briefe an d. Generalst. vom 24. März, 5. Mai, 6. Juli, 24./25. August 1612 zugrunde.

[5] Der Großwesir Nassuf Pascha befand sich auf dem Heimmarsch aus dem persischen Kriege.

[6] Die Liste der Geschenke bei Meteranus novus II. p. 297.

[redacted]

jeder versprach, das Gesuch um eine Audienz beim Sultan nach Kräften unterstützen zu wollen. Aber neue Hemmnisse waren zu überwinden, ehe der Wunsch in Erfüllung ging. Die Residenten der anderen Mächte arbeiteten rastlos, das Vorhaben Hagas zu vereiteln. Sie scheuten keine Mühe und suchten durch Geldgeschenke die Gunst der Wesire zu erkaufen. Der französische Gesandte und der venetianische Bailo führten die heftigste Sprache gegen die Niederländer und warnten vor ihnen und ihren verderblichen Plänen. Die Situation ward kritisch, als Giacomo Gisbrechti und seine Brüder zu den Gegnern Hagas übertraten. Im stillen hatte der ehrgeizige Kaufmann gehofft, die Staaten würden ihn zu ihrem Vertreter ernennen. Darum fühlte er sich gekränkt und ließ unter Franzosen und Venetianern die Nachricht verbreiten, Haga sei nur als Bote zur Pforte gekommen, um Briefe der Hochmögenden zu überreichen. Der wahre Gesandte folge mit kostbaren Geschenken. Gelang es den Widersachern, den Sultan zu überzeugen, so war alles verloren. Bitter beklagte sich Haga über „diese Leute, die aus Eigennutz Ehre und Ruf der vereinigten Niederlande“ mit Füßen traten. Doch auch jetzt ließ er den Mut nicht sinken und begann nach dem Vorbilde der Gegner zu handeln. Unter Juden und Türken gewannen die Holländer Freunde. Es glückte ihnen sogar, den Kislar Aga, das mächtige Haupt der schwarzen Eunuchen, auf ihre Seite zu ziehen. Da spielten die Feinde den letzten Trumpf aus. Sie verfaßten eine Schmähschrift gegen die Niederlande, die dem Großherrn heimlich übergeben werden sollte. Allein der Plan ward verraten. Durch den Kislar Aga erfuhren Haga und seine Vertrauten von dem Libell und beschuldigten entrüstet den französischen Gesandten und den Bailo der Autorschaft. Aber die Gnade des allmächtigen Gottes, schreibt Haga, habe ihm endlich den Sieg über seine Feinde verliehen. In Gegenwart aller Großwürdenträger fand am 1. Mai 1612 die feierliche Audienz statt. Der türkische Hof entfaltete eine pomphafte Pracht, und nach dem Empfang ehrte Sultan Achmed den niederländischen Gesandten durch ein großes Bankett. „Es schien ein Tag des Triumphes zu sein“, berichtete er am

5. Mai. „Man spricht in der ganzen Stadt bei groß und klein von nichts anderem als von der Ehre, die Euch Hochmögende Herren in meiner Person zu Schimpf und Schande der Gegner erwiesen ward."

Anfang Juli wurde dann der Vertrag mit der Pforte abgeschlossen, der auf dem Papier den Wünschen der Republik in weitgehendster Weise Rechnung trug[1]. Die Kernpunkte lauteten:

Der Sultan willigt in die kostenlose Freigabe der niederländischen Gefangenen und verbietet seinen Untertanen, Staatsangehörige der vereinigten Niederlande in die Sklaverei zu schleppen. In allen Teilen des osmanischen Reiches dürfen die Holländer frei und unbehindert Handel treiben. Die Pforte gewährt ihnen dieselben Vergünstigungen und Privilegien, deren sich Franzosen und Engländer im Orient erfreuen[2] und gestattet der niederländischen Regierung, Konsuln mit administrativen und richterlichen Befugnissen in der Levante anzustellen. Sollten Differenzen zwischen einzelnen holländischen Kaufleuten entstehen, so liegt die Entscheidung allein in der Hand des Gesandten oder des Konsuls, der das Urteil nach niederländischem Gesetze fällt. Zivilprozesse zwischen Holländern und Türken werden vor dem Kadi ausgetragen. Wer Klage gegen einen Konsul der Republik erheben will, muß sich an die hohe Pforte wenden, die dafür allein zuständig ist. Bei Todesfällen von holländischen Untertanen ist der Nachlaß, falls kein Testa-

---

[1] Der Vertrag bei I. du Mont, Corps Universel Diplomatique (Amsterdam, Haag 1728) T. V., 2. Hälfte, p. 205 ff. L. von Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh I. p. 331 ff. Im kurzen Auszug bei A. Kluit, Historiae federum Belgii federati (Leiden 1790) I. p. 332 ff. 1634 wurde die Kapitulation aufs neue bestätigt und durch kleine Bestimmungen erweitert.

[2] Über den Inhalt der französischen und englischen Kapitulation vergl. Lippmann, Konsularjurisdiktion, p. 60, 71 f. Für das niederländische Konsularwesen möchten wir auch auf die soeben erschienene Schrift von W. B. Engelbrecht, „De positie van den consul missus in Turkije" verweisen.

ment vorhanden sein sollte, dem Konsul zu übergeben, der für die Versendung nach der Heimat Sorge zu tragen hat.

Ein besonderer Paragraph regelt die Zollfrage und bestimmt, daß die Kaufleute von allen aus- und eingehenden Waren[1] 3 % vom Werte an die türkische Douane zu zahlen haben. Endlich wird dem Wunsche Ausdruck gegeben, Haga möge als Gesandter am Hofe des Sultans in Konstantinopel bleiben.

Mit seinem Erfolge durfte der Vertreter der Generalstaaten wohl zufrieden sein. Es war ihm gelungen, eine Kapitulation abzuschließen, die den Holländern das Recht gab, das östliche Mittelmeerbecken unter eigener Flagge zu befahren und eigene Konsulate zu errichten, die den niederländischen Kaufmann von der Vormundschaft Englands und Frankreichs im Gebiete des Padischahs befreite. Kamen die Vorteile des Vertrages auch in erster Linie Handel und Schiffahrt zugute, so konnte man doch hoffen, daß sich nach und nach eine politische Verbindung zwischen beiden Vertragsteilen entwickeln würde. Daher waren die Staaten mit dem Verbleib ihres Gesandten in der Türkei einverstanden und ermahnten ihn, nun alle Kräfte daranzusetzen, die Zugeständnisse zu verwirklichen[2].

Als Haga seine Tätigkeit in Konstantinopel begann, ahnte er nicht, daß volle 28 Jahre vergehen sollten, ehe er den niederländischen Boden wieder betrat. Und ebensowenig konnte er voraussehen, wie schwer und mühselig die Aufgabe sein würde, an diesem Hofe seinen Mann zu stehen. Einen Vorgeschmack davon bekam er schon am 2. Oktober 1612. Der aus Kleinasien zurückgekehrte Großwesir Nassuf Pascha befahl den niederländischen Gesandten zur Audienz[3], ließ sich Vortrag über seine Mission halten und gab ihm keine freundliche Antwort. Mit der Übereinkunft, meinte Nassuf, werde es wohl wie 1583 gehen. Kaum hätten die Engländer die Kapitulationsakte in Händen

[1] Kontanten waren dem Zoll nicht unterworfen.

[2] Res. d. Generalst., 4., 8. Dezember 1612.

[3] Tagebuch Hagas (6. Juli 1612 bis 1. Oktober 1613), Secreete Cassa Lit. D. Loq. L. Nr. 18.

gehabt, da seien bereits ihre Seeräuber in den türkischen Gewässern erschienen. Diesen Vorwurf wies Haga energisch zurück. Seit Jahren pflegten seine Landsleute unter französischer oder englischer Flagge die morgenländischen Häfen zu besuchen, ohne Freibeuterei zu treiben. Doch er sah ein, daß der Großwesir ein gefährlicher Gegner werden könnte, und riet den Staaten, sich durch Geschenke und Briefe um das Wohlwollen des allmächtigen Günstlings zu bemühen[1].

Frischen Mutes ging Haga an die Lösung der ihm von der Union gestellten Aufgaben. Von seiner Wirksamkeit auf kommerziellem Gebiete, von der Anstellung niederländischer Konsuln in der Levante wird nachher die Rede sein, und wir werden Gelegenheit finden, die Handelsverhältnisse zu schildern, welche der Gesandte im Orient vorfand.

Außerordentliche Schwierigkeiten bereitete ihm die Befreiung der gefangenen niederländischen Seeleute. Zwar hatte der Vertrag sofortige kostenlose Freigabe aller Sklaven verheißen, aber die Erfüllung des Versprechens ließ auf sich warten und schien ein frommer Wunsch zu bleiben. Haga tat sein Möglichstes, den armen Menschen zu helfen, aber wie sollte er den Aufenthaltsort jedes einzelnen Gefangenen, dessen Name ihm von den Admiralitäten oder den Heimatsbehörden mitgeteilt ward, ausfindig machen? Der eine saß auf der Ruderbank von irgend einer türkischen Galeere, der zweite befand sich in der Gewalt eines reichen Beys, den dritten bargen Kerkermauern. Hatte der Gesandte aber nach langem Suchen einen Schiffer entdeckt, so wollte ihn sein Herr nur gegen Bezahlung freigeben. Nicht selten erhob auch der Reis Einspruch und brachte den Ruderknecht auf einer anderen Galeere unter, wenn mit Visitation gedroht wurde.

Haga hat uns eine Reihe von Briefen hinterlassen, bei deren Lektüre wir seinen Kummer nachempfinden, daß alle Anstrengungen, die Unglücklichen von ihrem entsetzlichen Lose zu

[1] Haga an d. Generalst., 10. Nov. 1612; Res. d. Generalst., 28. Jan. 1613.

befreien, so häufig umsonst waren[1]. Wohl entriß er manchen bereits verloren geglaubten Seemann dem Verderben, aber das Resultat der langjährigen Mühen stand doch in gar keinem Verhältnis zu der geleisteten Arbeit, weil Hunderte von Sklaven im Elend zurückblieben, und jeder Raubzug neue Opfer forderte. Fast nackt und halb verhungert sandten die Türken Haga freigelassene Niederländer ins Haus, sodaß er sie mit dem Allernotwendigsten versehen, manchmal wochenlang beherbergen und beköstigen mußte, bis sich Fahrgelegenheit nach der Heimat bot. Infolge der weiten Entfernung und der eigentümlichen Stellung der Barbareskenstaaten zur Pforte waren die in Tunis und Algier befindlichen Sklaven dem Machtbereich Hagas fast vollständig entzogen. Er konnte wohl kaiserliche Befehle erwirken, die den Gouverneuren der Barbareskenstaaten in eindringlicher Sprache die Herausgabe der Sklaven befahlen, aber war den Unglücklichen damit geholfen?

Aus den Akten gewinnt man den Eindruck, als habe Haga in späterer Zeit seine Fürsorge für die gefangenen Landsleute auf das östliche Mittelmeerbecken beschränkt und die Arbeit in Tunis und Algier den dortigen Vertretern der Generalstaaten überlassen. Beraubten aber die Barbaresken holländische Schiffe an der syrischen, kleinasiatischen Küste oder im ägäischen Meere, so ließ der Gesandte zuweilen durch einen Vertrauten Vorstellungen bei den Gewalthabern und Diwanen der Raubgebiete erheben. 1624 z. B. schickte er den Juden Isaak About nach Nordafrika, um das von dem Amsterdamer Kaufmann Albert Schuyt mit Zinn, Blei und Kolonialwaren beladene Fahrzeug St. Pieter zu reklamieren[2].

Daneben entfaltete Haga eine rege politische Tätigkeit, die vornehmlich darauf gerichtet war, den Interessen Österreichs

---

[1] Vergl. darüber Haga an d. Generalst., 25. Okt. 1613; 7. März 1614; 25. Mai 1619; 26. Dez. 1620; 20. April 1621; 2. Juni 1626; 16. August, 13. Sept. 1631 usw. Ferner Brief des Schiffers Claes Jacopsz vau Zuiderwoude an seine Frau, 2. Jan. 1632.

[2] Haga an d. Generalst., 13. April 1624. Isaak About an d. Gesandten, 12. Juni, 8. Okt. 1624.

und Spaniens im Orient entgegenzuwirken und den Haß der Osmanen gegen beide Linien des Hauses Habsburg zu schüren.

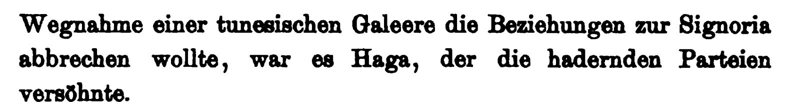
Am Wiener Hofe scheint man schon 1612 eine richtige Vorahnung davon gehabt zu haben. Als die Gesandten von Pfalz-Neuburg in diesem Jahre vom Kaiser empfangen wurden, machten Matthias und Klesl ihnen heftige Vorwürfe, daß ihr Fürst Anlehnung bei den Niederländern, diesen Wasserschweizern, suche. Der kaiserlichen Regierung sei zu Ohren gekommen, die holländische Gesandtschaft zum Großherrn verfolge kein anderes Ziel, als die Türken gegen das heilige römische Reich aufzuhetzen. Die Neuburger beeilten sich, dem Monarchen zu erwidern, daß den Holländern derartige Absichten fernlägen. Sie wollten nur Handelsvorteile in den Landen des Sultans gewinnen[1]. Aber das Mißtrauen wuchs, je mehr man Kenntnis von dem Treiben Hagas in Konstantinopel erhielt. 1615 meldete Brederode den Staaten aus Heidelberg, es herrsche sowohl in Wien als auch bei den protestantischen und katholischen Fürsten Deutschlands Besorgnis, daß die Holländer einen neuen Türkenkrieg heraufbeschwören würden. Zwei Jahre früher verlautete gerüchtweise in Venedig, die Hochmögenden hätten einen Bund mit den Osmanen geschlossen, um ihnen bei der Eroberung von Kandia behilflich zu sein[2].

Die gemischten Gefühle, mit denen der Kaiserhof Hagas Auftreten am goldenen Horn betrachtete, zeigten jedenfalls, daß man in Wien die Bedeutung dieses Mannes nicht unterschätzte. In erstaunlich kurzer Zeit war es ihm gelungen, eine einflußreiche Stellung bei der Pforte zu erhalten. Er verdankte dieses Glück zum großen Teil seiner diplomatischen Geschicklichkeit, aber auch das Bewußtsein, in ihm einen entschiedenen Gegner Spaniens zu besitzen, trug zur Erhöhung des Ansehens wesentlich bei. Als sich im Jahre 1620 Gewitterwolken über dem Haupte des venetianischen Bailos zusammenzogen, und der Großwesir wegen

---

[1] Düsseldorfer Archiv, Handel Nr. 4, Vol. 4. Wir verdanken die Kenntnis dieser Notiz einer liebenswürdigen Mitteilung Eberhard Gotheins.

[2] Arend, van Rees, Brill, Algem. Geschied. III. 2, p. 584 f.



Wegnahme einer tunesischen Galeere die Beziehungen zur Signoria abbrechen wollte, war es Haga, der die hadernden Parteien versöhnte.

Mit gespanntester Aufmerksamkeit verfolgte er alle Bemühungen Spaniens, zu einem definitiven Friedensschluß mit der Türkei zu gelangen. Seit dem Beginn des 17. Jahrhunderts waren „offene oder verkappte spanische Agenten, meist Juden und Jesuiten“ in Konstantinopel tätig[1], das Friedenswerk zur Vollendung zu bringen. Sie fanden bei dem kaiserlichen Gesandten Schutz und Zuflucht. 1619 versuchte Baron Mollart, der deutsche Geschäftsträger am Hofe des Sultans, einen entscheidenden Schritt in dieser Richtung zu tun und den Generalfrieden zwischen der Pforte und dem Hause Habsburg herzustellen. Haga benachrichtigte sofort die Generalstaaten, von denen er die Weisung erhielt, unter allen Umständen diese Bestrebungen zu vereiteln. Philipp wolle dadurch nur freie Hand gegen die Protestanten gewinnen[2]). Glücklicherweise lenkte der Ausbruch des böhmischen Krieges die Blicke der Türken nach Norden ab, so daß die Unterhändler zunächst nichts ausrichten konnten. Nach der Schlacht am weißen Berge erneuerte Spanien das Experiment. Es lag dem König sehr viel daran, den Frieden mit den Osmanen sobald als möglich herbeizuführen, weil er allein die spanische Macht von dem Zwang zu befreien vermochte, starke Besatzungen in Unteritalien zu halten. War die Türkengefahr vorüber, so durfte Philipp die dortige Truppenzahl verringern und die freigewordenen Regimenter vor andere Aufgaben stellen[3].

Von 1623 ab erschienen verschiedene spanische Vermittler in der türkischen Kapitale, die mit lockenden Versprechungen, mit Geld und Geschenken für die Friedensidee warben. Als der Gefährlichste von ihnen konnte wohl Giovanni Battista Mont-

---

1 Zinkeisen, IV. p. 238.

2 Res. d. Generalst., 13. Dez. 1619; De Gids, 1878, II. p. 235; Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 3, p. 359.

3 Thomas Roe, Negotiations, p. 198.

albano aus Bologna gelten[1]. Die ihm von Madrid mitgegebene Instruktion kennen wir aus den Aufzeichnungen des schon genannten englischen Gesandten Thomas Roe[2]. Danach versprach der spanische König, alle türkischen Gefangenen herauszugeben und die Osmanen in Zukunft zu Wasser und zu Lande zu schonen, wenn der Sultan in den ewigen Frieden mit Spanien willige. Ferner gelobte Philipp, den Türken die Gewürze und Gewebe Indiens über Ormus billiger zu liefern, als Engländer und Holländer es vermöchten. Dadurch würden auch die osmanischen Zölle erheblich bessere Einnahmen haben. Schließlich erbot er sich, den König von Polen zu bestimmen, den Kosaken das Seeräuberhandwerk auf dem schwarzen Meere zu legen.

Obwohl Montalbano sehr behutsam zu Werke ging, und der kaiserliche Gesandte ihn mit seinem Schilde deckte, setzten die übrigen Diplomaten, Haga und Roe an der Spitze, ihre ganze Kraft ein, um die spanischen Pläne zu durchkreuzen. Sie klärten die Wesire über den Wert der Anträge auf, und Roe hob u. a. hervor, daß die portugiesischen Untertanen der iberischen Monarchie durch Engländer und Holländer aus dem persischen Golf und dem roten Meere völlig verdrängt seien.

Trotz außerordentlicher Anstrengung gelang es Montalbano nicht, zur Audienz zugelassen zu werden. Er verließ Konstantinopel, und am 5. September 1626 schrieb Haga den Staaten triumphierend, die spanische Mission sei endgültig gescheitert. Die Erfolge, die der Gesandte den Friedensvermittlern gegenüber davontrug, erfüllten ihn mit besonderem Stolz. Daher kam er auch in dem Rapport von 1639, worin er den Hochmögenden Rechenschaft über seine Wirksamkeit in der Türkei gab, noch einmal darauf zurück und bemerkte, er habe die Überredungskünste der spanischen Agenten stets zuschanden zu machen gewußt[3].

---

[1] Zinkeisen, IV. p. 238 ff.

[2] Negotiations, p. 422.

[3] Hagas Rapport vom 12. Nov. 1639 befindet sich in der Secreete Cassa Lit. D. Loq. N. Nr. 53.

Als guter Kalvinist hielt Haga es für eine der wichtigsten Aufgaben, dem von den Jesuiten hart bedrängten griechischen Patriarchen Cyrillus Lucaris Hilfe und Beistand zu leisten. Auch darin fand er einen gleichgesinnten Genossen an Thomas Roe, der sich leidenschaftlich des Oberhirten der griechischen Gemeinde annahm. Zu Anfang des 17. Jahrhunderts hatten die Jesuiten festen Fuß in der türkischen Metropole gefaßt. Sie traten sofort in scharfen Gegensatz zum griechischen Klerus und setzten alle Hebel in Bewegung, um die Bekenner des griechisch-katholischen Glaubens zum Abfall zu bringen, sowie die Stellung des Patriarchen, der Erzbischöfe und Bischöfe zu erschüttern[1]. In diesen Bestrebungen wurden die Jesuiten von dem französischen und dem kaiserlichen Gesandten unterstützt. 1622 glückte es der jesuitischen Partei, den Großwesir durch Bestechung soweit zu treiben, daß er Cyrillus seines Amtes entsetzte, ihm Rhodus als Verbannungsort anwies und einen exkommunizierten Bischof, ein Werkzeug der Jesuiten, zum Oberhaupt der griechischen Kirche machte. Aber der neue Patriarch und sein Nachfolger, der Metropolit von Adrianopel, konnten sich kein Ansehen bei den Gläubigen verschaffen. Es war daher für die Freunde des Cyrill, die von Haga und Roe energisch unterstützt wurden, ein leichtes, den alten Patriarchen zu restituieren, zumal da sich ein Wechsel im Großwesirate vollzogen hatte. Doch die Jünger Loyolas ließen sich nicht einschüchtern und setzten den Kampf gegen die griechische Geistlichkeit solange fort, bis der Großwesir 1628 die Jesuiten aus ihren türkischen Missionen verbannte. Die Wirkung dieser Maßregel war nur von kurzer Dauer. Nach und nach tauchten die Patres in Konstantinopel, Chios, Smyrna, Cypern, Aleppo usw. wieder auf, aber sie hüteten sich wohl, dem ersten Minister noch einmal Grund zur Entfernung zu geben. Daß sie im stillen die griechische Kirche weiter bekämpften, vermochte Haga nicht zu verhindern. Er stand nach Roes Fortgang allein der Jesuitenphalanx gegen-

---

[1] Vergl. über das Folgende Roe, Negotiations, p. 36, 134, 136, 184, 213 und passim. Zinkeisen, IV. p. 362 ff.

über und war außerstande, das gräßliche Geschick, welches den alten Cyrillus im Jahre 1637 überkam, von ihm abzuwenden. Der Patriarch ward beschuldigt, sich in hochverräterische Umtriebe mit Russen und Kosaken eingelassen zu haben. Vielleicht war die ganze Anklage nur ein jesuitisches Lügengewebe, aber sie erfüllte den Sultan Murad mit solchen Grimm, daß er den unglücklichen Seelenhirten erdrosseln ließ.

Der antihabsburgische und antikatholische Charakter der englischen und niederländischen Politik in Konstantinopel trat noch in einer anderen Frage scharf zutage. Haga und Roe wurden die Anwälte Bethlen Gabors bei der Pforte[1]. Das Verhältnis des holländischen Gesandten zu diesem wankelmütigen, treulosen, aber klugen und vorwärtsstrebenden Fürsten ist bereits von J. W. G. van Oordt in einer lehrreichen Studie ausführlich behandelt worden[2], während Zinkeisen seinen Ausführungen über den Herrscher Siebenbürgens die Gesandtschaftsberichte Roes zugrunde gelegt hat. Van Oordt bezeichnet Bethlen Gabor treffend als die Kette, welche die Türkei an die deutschen Wirren fesselte, und bemerkt weiter, daß auch die niederländische Diplomatie in Konstantinopel durch die guten Beziehungen Hagas zum Souverän von Transsilvanien Anteil am 30jährigen Kriege nahm[3]. Anfänglich scheint sich der Vertreter der Generalstaaten von jeder Einmischung in die siebenbürgischen Angelegenheiten ferngehalten zu haben. Wohl lassen seine Briefe ein warmes Interesse für Bethlen Gabor erkennen, aber beratend und helfend trat Haga dem Siebenbürgener erst 1620 zur Seite, als er die Instruktion der Generalstaaten vom 13. Dezember 1619 erhalten hatte. Zur Ergänzung der oben nur teilweise wiedergegebenen Ordre[4] müssen wir hinzufügen, daß die Hochmögenden auf Wunsch der böhmischen Stände, denen die Republik infolge der durch den Zwist der Remonstranten und Kontraremonstranten hervorgerufenen Unruhen keine Hilfe leisten konnte, die Pforte

[1] Vgl. auch Hammer, Osman. Gesch. IV. p. 533.
[2] Nederland en Turkije, De Gids 1873.
[3] De Gids 1873, II. p. 242.
[4] Vgl. S. 67.

bewegen wollten, Bethlen Gabors Partei zu ergreifen. Daher mußte Haga in Konstantinopel die Erklärung abgeben, Österreich habe jeglichen Einfluß in Böhmen und Ungarn verloren. Jetzt sei Friedrich von der Pfalz, der Freund und Bundesgenosse der Niederlande, böhmischer König, und um ihn mit Beistand der Polen zu bekämpfen, suche Philipp Frieden mit dem Sultan zu schließen [1].

Als Haga die Wahrung der siebenbürgischen Interessen übernahm, hatte Bethlen Gabor weite Striche des ungarischen Gebietes sowie das feste Preßburg erobert [2] und sich den Titel König von Ungarn angeeignet. Zu gleicher Zeit waren neben dem Gesandten des Fürsten Vertreter der sieben vom Kaiser abgefallenen Provinzen, Böhmen, Mähren, Schlesien, Ober- und Niederlausitz, Ober- und Niederösterreich in Konstantinopel erschienen, um den Schutz des Sultans gegen Ferdinand II. anzurufen. Wir wissen nicht, ob Haga sich mit Recht das Verdienst zuschreibt, daß der Großherr den Petenten eine günstige Antwort gab. Jedenfalls hat der holländische Gesandte eine bedeutende Rolle in diesen Unterhandlungen gespielt. Die Pforte ermächtigte ihn infolgedessen, dem Zustandekommen eines Friedens zwischen dem Kaiser und seinen Gegnern nachdrücklich entgegenzuwirken [3].

Ehe die Türken Schritte zugunsten der österreichischen Insurgenten tun konnten, war die Schlacht bei Prag geschlagen, und die Sache der rebellischen Provinzen verloren. Eine Zeitlang führte Bethlen Gabor den Kampf ohne Hilfe der Türken, die 1621 in kriegerische Verwickelungen mit den Polen gerieten, weiter, bis er nach mehreren Niederlagen im Nikolsburger Frieden zur Verzichtleistung auf den ungarischen Königstitel gezwungen ward. Schon im Herbst 1622 stand der ruhelose

---

[1] De Gids 1873, II. p. 235. Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 3, p. 359.

[2] Ritter, Deutsche Gesch. III. p. 52 f.

[3] Chiffrierter Brief Hagas vom 7. Mai 1620. Haga bediente sich bei politischen Berichten häufig der Chiffreschrift, weil seine Briefe meistenteils über Deutschland nach dem Haag gingen.

Mann wieder im Felde, während Graf Matthias von Thurn und siebenbürgische Agenten den Großwesir bestürmten, in den deutschen Krieg einzugreifen. Bei den Verhandlungen, die darüber in Konstantinopel geführt wurden, zeigte sich ein schroffer Gegensatz in den Anschauungen Hagas und Roes. Der Niederländer war Feuer und Flamme für den Krieg, der Engländer wollte keine neue Türkengefahr über die christliche Welt heraufbeschwören[1]. Beide handelten ganz im Sinne ihrer Regierungen. Für die holländische Politik gab es — darin pflichten wir der Ansicht van Oordts vollkommen bei — kein erstrebenswerteres Ziel, als die Freunde Spaniens und vor allem den Kaiser in die unangenehmste Lage zu bringen, seine Feinde gegen ihn aufzustacheln, so daß er Philipp nicht unterstützen konnte[2]. Jakob I. aber hätte der Gedanke, die Ungläubigen gegen die Christenheit aufgehetzt zu haben, seines Seelenfriedens beraubt.

Trotzdem sich Roe die größte Mühe gab, den Ausbruch des Türkenkrieges zu vereiteln, beschloß die Pforte, Bethlen Gabor osmanische und tartarische Truppen zu Hilfe zu senden. Allein die Erfolge des Siebenbürgeners blieben weit hinter den Erwartungen seiner Beschützer zurück, und im Frühjahr 1624 bewogen ihn die Siege der Kaiserlichen im Reich zu einem neuen Frieden mit Ferdinand II. Schon zu dieser Zeit machte sich ein eigentümlicher Wechsel in dem Verhalten Hagas und Roes bemerkbar.

Während der holländische Gesandte bisher alles getan hatte, den Sultan zum Kriege gegen den Kaiser zu drängen, begann er nach und nach auf den Pfaden des englischen Geschäftsträgers zu wandeln. Thomas Roe dagegen fing an, Hagas frühere Politik einzuschlagen. Was hatte diesen Umschwung hervorgerufen? Seit dem Scheitern des spanisch-englischen Heiratsprojektes, seit dem Eintritt Richelieus in den französischen Staatsrat und der geplanten Verbindung zwischen Karl I. von England und Henriette Marie von Frankreich war eine bedeut-

---

[1] De Gids 1873, III. p. 88. Zinkeisen IV. p. 386, 388.

[2] De Gids 1873, III. p. 88.

same Wendung in der englischen und französischen Politik eingetreten. Beide Mächte stellten sich an die Spitze der antihabsburgischen Bewegung, als deren eifrigste Förderer bisher die Generalstaaten gelten konnten. Die Folgen dieser Veränderung zeigten sich in Konstantinopel zunächst darin, daß Thomas Roe von seinem Hofe die Weisung erhielt, Bethlens Pläne gegen das Kaiserhaus nach Kräften zu unterstützen. Anfang 1625 sandte Richelieu einen französischen Unterhändler zum Fürsten von Siebenbürgen, um ihn zum energischen Vorgehen gegen die österreichische Macht anzutreiben[1]. Da Haga von den Generalstaaten keine weiteren Aufträge in dieser Angelegenheit bekam, und die Niederlande Bethlen Gabor wohl mit Ermunterungen, aber nicht mit Geld, das sie für den spanischen Krieg gebrauchen mußten, Beistand leisteten, war es begreiflich, daß der englische Gesandte alsbald Mittelpunkt der Aktion für den Fürsten von Siebenbürgen wurde. Aber die große protestantische Koalition, an der die Westmächte, Dänemark, die deutschen Protestanten und Bethlen Gabor teilnehmen sollten, fiel in sich zusammen, als Christian IV. 1626 bei Lutter am Barenberge, und Mansfeld bei der Dessauer Brücke von den Kaiserlichen aufs Haupt geschlagen wurden. Zum dritten Male sah sich Bethlen genötigt, dem Kaiser Friedensvorschläge zu machen. Nachdem im Jahre 1627 auch zwischen Ferdinand und der Pforte der Friede vereinbart war, verlor der Siebenbürgener fast alle Sympathien bei den christlichen Gesandten in Konstantinopel. Sogar Haga wandte sich von seinem alten Schützling ab[2]. Roe aber schrieb verächtlich an Isaak Wake: „You shall fynd him no Phoenix, yet as rare a bird, nigro simillima cygno“[3]. Trotzdem geht aus den Briefen der beiden Diplomaten hervor, daß sie Bethlen Gabor nicht gänzlich aufgaben. Er war bald nachher wieder mit großen Angriffsplänen gegen Habsburg beschäftigt und trat in enge Verbindung mit Gustav Adolf. Doch bevor die Projekte

---

[1] Ritter, Deutsche Gesch. III. p. 313.

[2] De Gids 1873, III. p. 452.

[3] Negotiations, p. 667. Zinkeisen, IV. p. 452.

realisiert wurden, ereilte Bethlen Gabor der Tod am 5. November 1629.

Nach der geringen Zahl von Instruktionen, die Haga aus der Heimat empfing, können wir mit Sicherheit annehmen, daß die Hochmögenden ihrem Gesandten ziemlich freie Hand in seinen Entschlüssen ließen. Man wußte den Wert dieses Mannes wohl zu schätzen und konnte ihm die Sorge für die niederländischen Interessen ruhig überantworten. Wenn Roe dem Vertreter der Republik vorwarf, er treibe Politik auf eigene Faust, ohne nach dem Willen der Staaten zu fragen, so war die Beschuldigung ungerechtfertigt. Schon van Oordt hat darauf hingewiesen, daß man das eigenmächtige Vorgehen eines Gesandten im 17. Jahrhundert nicht zu schroff beurteilen dürfe. „In jenen Zeiten des unregelmäßigen Verkehrs, wo niemand recht wußte, was in der Fremde vorging," waren die Diplomaten sehr oft gezwungen, selbständig zu operieren. Zumal in der Türkei[1]. Mochte daher Haga in Roes Augen, der in dem Holländer wahrscheinlich einen unbequemen Rivalen sah, bisweilen seine Befugnisse überschreiten, er verstand es, den Niederlanden eine hochangesehene Stellung im Osten zu verschaffen. So rechtfertigte er das auf ihn gesetzte Vertrauen, so nützte er seinem Vaterlande, an dem er mit glühender Liebe hing.

Und mit wie geringen Mitteln mußte Haga 28 Jahre auf seinem Posten in Konstantinopel ausharren! Befand er sich doch von Anfang an in pekuniärer Notlage. Gleichsam als roter Faden durchziehen seine Briefe Klagen über den steigenden Geldmangel. Er beschwört die Hochmögenden, ihn nicht im Stiche zu lassen. Mit anderen Ländern sei die Türkei nicht zu vergleichen, dort träten Ansprüche an einen Gesandten heran, wovon man sich in den Niederlanden gar keine Vorstellung machen könne[2]. Das fürchterliche Bestechungsunwesen stürze ihn in ein Meer von Schulden, er wisse nicht, wie er sich in Konstantinopel behaupten solle. Auch an Oldenbarnevelt richtete

[1] De Gids 1878, II. p. 238.
[2] Haga an d. Generalst., 25. Okt. 1613.

Haga die Bitte, auf Besserung seiner finanziellen Lage in der Staatenversammlung zu dringen[1]. Dazu kam, daß die Handelsabgaben, die der Gesandte in allen von Niederländern frequentierten Levantehäfen eintreiben ließ, und die später zum Unterhalt der hier angestellten Konsuln dienten, weit hinter seiner Erwartung zurückblieben. Die Gebühren wurden in der Höhe von 2 % vom Werte der niederländischen Ein- und Ausfuhr erhoben, und wir werden im nächsten Kapitel auseinandersetzen, warum sie so geringe Erträge abwarfen.

Nachdem Haga im Oktober 1612 ein Kredit von 12 000 fl. in Amsterdam eröffnet war, sah er sich Ende 1613 gezwungen, die Regierung um weitere Zuwendungen anzugehen. Zu gleicher Zeit übersandte er ihr eine detaillierte Rechnung, die den Zeitraum vom 17. März 1612 bis 1. Oktober 1613 umfaßte und folgendes Bild gab[2]. Den Gesamteinnahmen von 16 012 Reichstalern[3] standen Ausgaben im Betrage von 15 963 Reichstalern und 45 Aspern gegenüber[4]. Wenn man auch murrte, daß die freundschaftlichen Beziehungen zur Türkei Holland teuer zu stehen kämen, so beschlossen die Generalstaaten, ihrem Gesandten zu helfen. Haga erhielt ein jährliches Fixum von 12 000 fl., außerdem sollte seine Stellung amtlich gestaltet werden[5]. Damit er keine Verluste durch Kursschwankungen oder Verschiedenheit der Währung erleide, wollte man das Geld in Amsterdam versichern und es stets einem zuverlässigen Schiffer anvertrauen[6].

---

[1] Res. d. Generalst., 6. Dez. 1613; Haga an Oldenbarnevelt 6. Nov. 1614 (Holland 2609). Der Brief ist nur in einer Kopie erhalten.

[2] Die Abrechnung befindet sich in der Lias Konstantinopel Nr. 7075. Eine Abschrift der Rechnung im Archiv Pauw.

[3] Der Reichstaler zu $2^1/_2$ fl. gerechnet.

[4] Die Unkosten für Wohnung, Haushalt, Hofstaat, Kleidung usw. betrugen 8904 Reichstaler 70 Asper, während die Ausgaben für Geschenke die stattliche Summe von fast 7059 Reichstalern erreichten.

[5] Res. d. Generalst., 6. Mai, 5. Juni 1614 sowie Commissieboek d. Generalst., 5. Juni 1614 p. 302 f.

[6] Haga an d. Generalst. 20. Aug. 1614. Res. d. Generalst., 16. Okt., 6. Nov. 1614.

Allein auch diese Maßnahmen linderten die drückende Not in keiner Weise. Haga erkannte, je länger er in Konstantinopel weilte, daß es ganz unmöglich war, hier mit einer bestimmten Summe auszukommen. Jeder Tag konnte schwerwiegende Veränderungen bringen, konnte Situationen schaffen, die alle vorsichtigen Berechnungen über den Haufen warfen. Welche Summen verschlangen allein die Geschenke! Mußte doch der Gesandte 1614 1446 Dukaten opfern, um sich die Gunst der neuen Machthaber zu erwerben[1]. Erhebliche Kosten verursachte sodann sein Hofstaat, der nach dem Überschlag von 1614 aus 18 Leuten bestand[2]. Diesen Ausgaben reihten sich andere an, für Kleidung, Geschenke und Haushalt, so daß alles in allem 3268 Dukaten und 80 Asper oder 13 074 fl. und 16 Groten jährlich ausmachte. Also 1000 fl. mehr, als Hagas Gehalt betrug!

Trotzdem ihm am 6. Juni 1615 — wohl als Ersatz für die jetzt den Konsuln zufließenden zweiprozentigen Handelsgebühren — eine Gesandtschaftsabgabe von $1^1/_2$ %[3] zugestanden wurde, war von einer Besserung der finanziellen Verhältnisse in den nächsten Jahren nichts zu merken. 1623 zeigte Hagas Bilanz ein Defizit von 2000 Realen, und in dem Begleitschreiben erklärte er den Generalstaaten, so könne es nicht weitergehen[4]. Als Vertreter der Republik müsse er standesgemäß auftreten und dürfe nicht hinter den andern Gesandten zurückstehen. Alle bekämen namhafte Zuschüsse, nur er allein bilde eine Ausnahme. Seit zwei Jahren seien ihm keine Abgaben mehr bezahlt worden, und wie könne man mit 12 000 fl. die Kosten eines teuren Hofstaates bestreiten, Sklaven befreien und Vizekonsuln unterhalten? Zur Verhütung weiterer Mißhelligkeiten bat Haga die Hochmögenden um Bewilligung einer Subsidie und Erhöhung der Gesandtschaftsabgabe auf 2 %. Da die Vorschläge wenig Unterstützung fanden, wuchsen die

[1] Vgl. Beilage Nr. III.
[2] Beilage Nr. III.
[3] Sie ward nur von der Einfuhr erhoben.
[4] Haga an die Generalst., 25. Nov. 1623.

Schulden bis 1632 auf 21 238 Realen an[1], und diese trostlose Finanzlage bewog Haga wohl in erster Linie, die Staaten um seine Entlassung zu bitten[2]. Man begriff in Holland, was der Fortgang dieses Mannes aus Konstantinopel für die Republik bedeutete. Hatten doch die Niederlande das gute Verhältnis zur Pforte vor allem der Persönlichkeit und dem diplomatischen Geschick ihres Gesandten zu danken. Und wer war imstande, den erfahrenen und tüchtigen Beamten zu ersetzen, der 20 Jahre lang an diesem Hofe der Laune und Willkür allen Widerwärtigkeiten getrotzt hatte?

Auf Bitten der Hochmögenden beschloß Haga, vorläufig in Konstantinopel zu bleiben, da man ihm gelobte, für Beseitigung der pekuniären Schwierigkeiten Sorge zu tragen. Doch vergebens wartete er auf Erfüllung der Zusage. 1633 stellte die Admiralität in Amsterdam, die bis dahin Hagas Gehalt aus den von ihr erhobenen Schiffsgeldern beglichen hatte, die Zahlung plötzlich ein, weil ihre Kassen angeblich erschöpft waren. Obwohl Hagas Freunde und Verwandte die Generalstaaten beschworen, dem Gesandten die erforderlichen Summen zur Verfügung zu stellen, geschah nichts.

So geriet Haga in den letzten Jahren seines türkischen Aufenthaltes in die bitterste Not. Zu 18 Prozent mußte er Geld bei Juden aufnehmen, er verpfändete sogar die Juwelen seiner Gattin[3] und bat niederländische Kaufleute in Pera um Unterstützung. Endlich riß ihm die Geduld. In einem Schreiben vom 9. Dezember 1636 fragte er bei der Regierung an, warum ihm eine solche Behandlung zuteil werde. Der Brief scheint tiefen Eindruck im Haag gemacht zu haben. In verschiedenen Sitzungen berieten die Staaten über die Deckung von Hagas Schulden, die 1637 infolge des seit vier Jahren unbezahlten Ge-

[1] Abrechnung Hagas 1629/32. Danach betrugen die Einnahmen 24 218 R., die Ausgaben 45 456 R.

[2] Haga an d. Generalst., 21. Aug. 1632.

[3] Seit 1622 war Haga mit Aletta Brasser vermählt. Sie wurde in Delft durch Prokuration getraut und traf am 17. März 1623 in Konstantinopel ein.

haltes auf 94 600 fl. angewachsen waren. Da die Deputierten einiger Provinzen Bedenken gegen die Übernahme einer so hohen Summe äußerten, versuchte man zunächst durch nachdrückliche Ermahnungen die Amsterdamer Admiralität zur Zahlung zu bewegen. Aber vergebens. Währenddessen verschlechterte sich Hagas Lage von Monat zu Monat. Unter dem Druck der Verhältnisse faßten die Generalstaaten endlich den Beschluß, die Provinz Holland zu ersuchen, einen Teil der Ausstände, und zwar 55 577 1/2 fl. zu decken. Die restierenden 39 022 1/2 fl. sollte der Generalsteuereinnehmer fürs erste vorschießen[1]. Zu gleicher Zeit erlaubten die Hochmögenden ihrem Gesandten, in die Heimat zurückzukehren.

Obschon Haga im Frühjahr 1638 vom Sultan feierlich entlassen wurde[2], verzögerte sich die Abreise noch um ein Jahr. Schuld daran trugen natürlich die finanziellen Schwierigkeiten. Man hatte wohl das Defizit gedeckt, aber dem Gesandten kein weiteres Gehalt ausbezahlt, so daß er 1638 noch 17 600 fl.[3] auf seinen Schwager in Amsterdam ziehen mußte. Infolgedessen konnte Haga erst im Mai 1639 die Heimreise über Polen und Danzig antreten.

Wir haben der Geldbedrängnis des niederländischen Gesandten in Konstantinopel größere Beachtung geschenkt, um an einem drastischen Beispiel zu zeigen, wie schwer es die Generalstaaten ihren auswärtigen Vertretern machten, den ihnen gestellten Aufgaben gerecht zu werden. Wer in der Türkei, wo sich das Ansehen eines christlichen Gesandten nach der Größe seiner Barmittel richtete, nichts zuzusetzen hatte, war in den meisten Fällen verloren. Ob Haga Privatvermögen besaß, ist aus seinen Briefen nicht zu ersehen, ein reicher Mann scheint er keinesfalls gewesen zu sein. Um so höher müssen daher seine Leistungen bewertet werden. Trotz des pekuniären Elends, trotz der tiefen Erbitterung, die er über die mangelhafte Fürsorge

1 Res. d. Generalst., 18. Aug. 1637.
2 Haga an d. Generalst., 8. Mai, 5. Juni 1638.
3 Gehalt für 1638 und für vier Monate 1639, Prämien usw.

der Generalstaaten empfand, ließ sein Eifer nicht nach. Bis zum letzten Augenblick erfüllte er ebenso gewissenhaft wie im Beginn der Tätigkeit seine Pflicht. Mit großer Geschicklichkeit wußte Haga stets die einflußreichen osmanischen Politiker für sich und die niederländischen Interessen zu gewinnen. Es schmeichelte ihm, daß er in hohem Maße das Vertrauen der türkischen Regierung genoß, daß Wesire häufig seinen Rat erbaten. Als echter Sohn der freien Republik besaß er eine starke Dosis Selbstbewußtsein. So pflegte er in den Briefen an die Generalstaaten nachdrücklich seine Verdienste um die Erledigung dieser oder jener Angelegenheit zu betonen und wies immer wieder darauf hin, wie Hollands Ansehen seit dem Jahre 1612 im Orient gewachsen sei. Bei geringfügigen Anlässen, Audienzen usw. heißt es gleich: „Eine solche Ehrung ist niemandem vor mir widerfahren“. Daß er seine Frau in Konstantinopel empfing, als sei sie eine Fürstin, erregte schon den Spott von Thomas Roe[1]. Das waren aber kleine Schwächen, die bei den Vorzügen und guten Eigenschaften des Mannes kaum ins Gewicht fielen.

Auch äußerlich verleugnete Haga seine niederländische Abkunft nicht. Das Mauritshuis im Haag bewahrt ein Bild von ihm[2], das den Gesandten im besten Mannesalter darstellt. Ein derbes, grobknochiges, von mächtigem blonden Vollbart umrahmtes Gesicht tritt uns hier entgegen. Der starke hellblonde Schnurrbart über den ein wenig geöffneten Lippen gibt dem Antlitz etwas Martialisches. Die Nase ist breit, die dunklen dem Beschauer zugewandten Augen liegen tief in den Höhlen, und die hohe Stirn umwallt reiches, lockiges, ebenfalls blondes Haar. Aus den harten Zügen redet ein unbeugsamer Wille, aber der Ausdruck ist müde und abgespannt. Man gewinnt den Eindruck, einem Menschen gegenüberzustehen, der das Lachen verlernt hat.

Wie alle niederländischen Kalvinisten war Haga ein gläubiger, frommer Mann, den der tägliche Verkehr mit Musel-

---

[1] De Gids 1878, II. p. 236.
[2] Von einem unbekannten Maler.

männern bedrückte. Daß die Türken arme christliche Schiffer zwangen, den mohammedanischen Glauben anzunehmen, erschien ihm als etwas Entsetzliches, als ein furchtbarer Frevel. Zur Beruhigung seines Gewissens führte er daher den kalvinistischen Gottesdienst in der niederländischen Gesandtschaft zu Konstantinopel ein und ließ Geistliche aus Holland oder Genf kommen[1].

Fast alle 14 Tage schrieb er den Staaten, teilte ihnen die politischen Begebenheiten mit und erstattete eingehenden Bericht über seine Arbeit. Überschaut man die Wirksamkeit Hagas, wie sie sich in seinen Briefen widerspiegelt, so kann man dem Ausspruch van Oordts beipflichten: „Er war der rechte Mann am rechten Platz“[2].

Als Beweis ihrer Anerkennung ernannten die Generalstaaten 1645 den treuen Diener zum Präsidenten des hohen Rates von Holland und Westfriesland, eine Stellung, die er wahrscheinlich bis zu seinem Tode 1654 bekleidet hat[3].

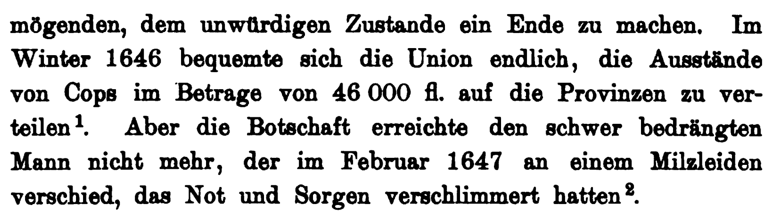
In Konstantinopel war sein Neffe Hendrick Cops als provisorischer Geschäftsträger zurückgeblieben. Er sollte den Nachfolger Hagas erwarten und ihm die Übernahme des Postens erleichtern, aber der neue Gesandte kam nicht. Vergebens mahnte Haga die Generalstaaten, einen anderen Vertreter bei der Pforte zu beglaubigen. Die Regierung verschob die Angelegenheit, weil sie die Kosten scheute und sandte auch dem unglücklichen Cops kein Geld. Der arme Verlassene, der gar nicht fähig war, ein so schweres Amt zu versehen, geriet alsbald in eine ganz verzweifelte Lage. Sein Kredit war erschöpft, niemand wollte ihm weitere Mittel vorstrecken. Zuletzt verklagten ihn die Gläubiger beim Kadi. Unaufhörlich drängte Haga die Hoch-

---

[1] Der erste Prediger Hagas war ein Holländer, Antonius Piscator, der 1622 nach Konstantinopel kam. An seine Stelle trat 1628 Antonius Leger aus Genf. Er verließ Konstantinopel 1634. Sein Nachfolger wurde Sartorius, der 1637 in Konstantinopel starb.

[2] De Gids 1873 II. p. 236.

[3] Über die letzten Lebensjahre des Gesandten ist wenig bekannt. Er starb am 12. August 1654 und wurde in der St. Janskirche in Schiedam bestattet.



mögenden, dem unwürdigen Zustande ein Ende zu machen. Im Winter 1646 bequemte sich die Union endlich, die Ausstände von Cops im Betrage von 46 000 fl. auf die Provinzen zu verteilen[1]. Aber die Botschaft erreichte den schwer bedrängten Mann nicht mehr, der im Februar 1647 an einem Milzleiden verschied, das Not und Sorgen verschlimmert hatten[2].

Sechs Jahre lang vertrat dann der venetianische Kaufmann Nicolo Gisbrechti[3] die Republik, bis 1655 Levinus Warnerus als zweiter niederländischer Gesandter in Konstantinopel einzog. Während Haga den offiziellen Titel „Orateur" geführt hatte, ward es ihm zuerst gestattet, sich „Resident" zu nennen.

3. Holland und die Barbaresken.

Die zwischen den Niederlanden und der Pforte geschlossene Kapitulation von 1612 galt natürlich auch für die türkischen Vasallenstaaten an der nordafrikanischen Küste. Daher sandte Haga 1614/15 drei Boten nacheinander dorthin, um auf kostenlose Rückgabe der Gefangenen zu dringen. Es gelang, eine kleine Zahl von Matrosen aus der harten Knechtschaft zu erlösen, im übrigen aber mußten sich die Sendlinge mit der Versicherung trösten, daß die Freilassung sämtlicher Holländer demnächst wirklich erfolgen würde. Ebenso sollten von jetzt ab Angriffe auf Handelsschiffe der Republik unterbleiben. Um Haga die Arbeit zu erleichtern, wurde auf Vorschlag einiger Kaufleute ein niederländisches Konsulat in Algier errichtet, und Wynant de Keyser zum Konsul ernannt[4]. Er bekam den Auftrag, seine volle Kraft der Sklavenbefreiung zu widmen. In dem Begleitschreiben richteten die Generalstaaten an den Pascha die Bitte, darauf hinzuwirken, daß die Bestimmungen des Vertrages von den Reïs respektiert würden. Systematisch richte Algier Hollands

[1] Bis auf Utrecht zahlten alle Provinzen ihre Quote.

[2] Josua van Sonnevelt an d. Generalst., 29. März 1647.

[3] Gisbrechti gehörte der Familie des auf S. 58, 61 erwähnten Giacomo Gisbrechti an.

[4] Res. d. Generalst., 23. April, 3., 28. Mai 1616. Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 3, p. 3.

Handel und Schiffahrt zugrunde, obwohl man nie Anlaß zu diesen Feindseligkeiten gegeben habe. Eine derartige Behandlung seiner Kaufleute wolle sich das Land nicht länger gefallen lassen. Anfänglich hatte de Keyser Erfolg. Es wurden Vereinbarungen getroffen, die in verhältnismäßig kurzer Zeit zur Auslieferung einer großen Zahl von Sklaven führten[1]. Durch Hagas Vermittelung kam 1617 ein Vertrag mit Algier zustande, gegen dessen Ratifikation man sich zunächst sträubte[2]. Denn er enthielt folgendes Zugeständnis: Begegnen algerische oder tunesische Korsaren Kauffahrern der Republik auf hoher See, so geben die Piraten einen blinden Schuß als Zeichen der Begrüßung ab, worauf die Niederländer ihr Marssegel streichen. Der Piratenkommandeur hat das Recht, ein Boot zu dem unter Prinzenflagge segelnden Kauffahrteischiffe zu senden, dessen Führer verpflichtet ist, seine Schiffspapiere vorzuzeigen. Sie müssen vom Prinzen von Oranien unterzeichnet sein, weil die Seeräuber die verschiedenen Wappen niederländischer Provinzen und Städte nicht kennen. Unter keinen Umständen darf eine Durchsuchung der Schiffe nach „spanischem Gut" stattfinden[3]. Man fragt sich bei der Lektüre dieses Artikels unwillkürlich, war Haga im Ernste davon überzeugt, daß die Seeräuber eine derartige Vorschrift gewissenhaft einhalten und keinen Mißbrauch mit ihr treiben würden? Glaubte die Union, Handel und Schiffahrt zu nützen, wenn sie den Barbaresken in solcher Weise entgegenkam? Oder mußte sie die Bedingung mit in den Kauf nehmen, um den Abschluß des Vertrages möglich zu machen? Was auch die Motive waren, die zu dem bedenklichen Schritte Anlaß gaben, er sollte für den niederländischen Mittelmeerverkehr die nachteiligsten Folgen haben.

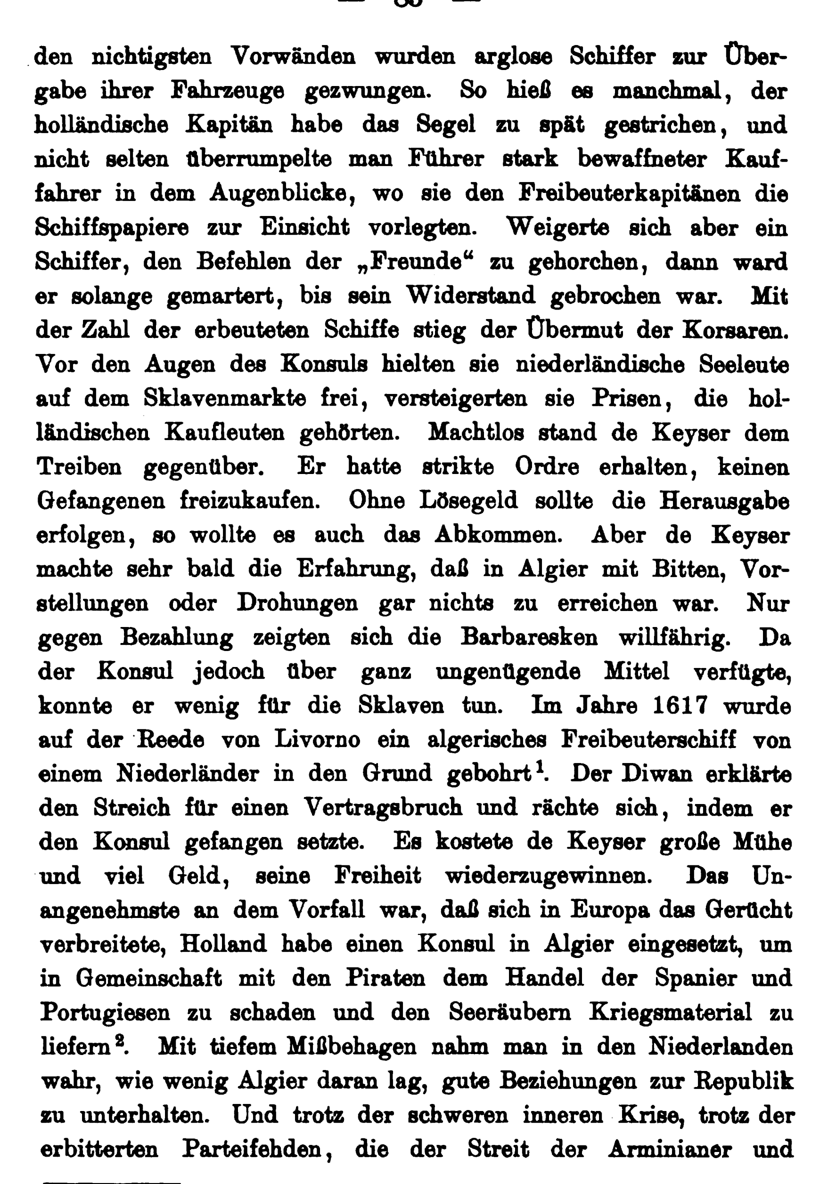
Aus Konsulatsberichten, aus mannigfachen Eingaben an Generalstaaten und Admiralitäten ist zu ersehen, wie die Korsaren den bewußten Paragraphen zu handhaben pflegten. Unter

---

[1] Wynant de Keyser an d. Generalst., 12., 17. Sept., 8. Okt., 6., 18. Nov., 3., 17., 25. Dez, 1616; 5. März, 1. April, 1. Mai 1617.

[2] Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 3. p. 3.

[3] Haga an d. Generalst., 27. Mai 1617.



den nichtigsten Vorwänden wurden arglose Schiffer zur Übergabe ihrer Fahrzeuge gezwungen. So hieß es manchmal, der holländische Kapitän habe das Segel zu spät gestrichen, und nicht selten überrumpelte man Führer stark bewaffneter Kauffahrer in dem Augenblicke, wo sie den Freibeuterkapitänen die Schiffspapiere zur Einsicht vorlegten. Weigerte sich aber ein Schiffer, den Befehlen der „Freunde“ zu gehorchen, dann ward er solange gemartert, bis sein Widerstand gebrochen war. Mit der Zahl der erbeuteten Schiffe stieg der Übermut der Korsaren. Vor den Augen des Konsuls hielten sie niederländische Seeleute auf dem Sklavenmarkte frei, versteigerten sie Prisen, die holländischen Kaufleuten gehörten. Machtlos stand de Keyser dem Treiben gegenüber. Er hatte strikte Ordre erhalten, keinen Gefangenen freizukaufen. Ohne Lösegeld sollte die Herausgabe erfolgen, so wollte es auch das Abkommen. Aber de Keyser machte sehr bald die Erfahrung, daß in Algier mit Bitten, Vorstellungen oder Drohungen gar nichts zu erreichen war. Nur gegen Bezahlung zeigten sich die Barbaresken willfährig. Da der Konsul jedoch über ganz ungenügende Mittel verfügte, konnte er wenig für die Sklaven tun. Im Jahre 1617 wurde auf der Reede von Livorno ein algerisches Freibeuterschiff von einem Niederländer in den Grund gebohrt[1]. Der Diwan erklärte den Streich für einen Vertragsbruch und rächte sich, indem er den Konsul gefangen setzte. Es kostete de Keyser große Mühe und viel Geld, seine Freiheit wiederzugewinnen. Das Unangenehmste an dem Vorfall war, daß sich in Europa das Gerücht verbreitete, Holland habe einen Konsul in Algier eingesetzt, um in Gemeinschaft mit den Piraten dem Handel der Spanier und Portugiesen zu schaden und den Seeräubern Kriegsmaterial zu liefern[2]. Mit tiefem Mißbehagen nahm man in den Niederlanden wahr, wie wenig Algier daran lag, gute Beziehungen zur Republik zu unterhalten. Und trotz der schweren inneren Krise, trotz der erbitterten Parteifehden, die der Streit der Arminianer und

[1] Res. d. Generalst., 10. Juni 1617.

[2] Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 3. p. 3.

Gomaristen hervorgerufen hatte, drängten die am Mittelmeerhandel beteiligten Kaufleute die Generalität, energische Maßregeln gegen das Piratentum zu ergreifen. Auch der Friedfertigste kam zur Überzeugung, daß die Mißstände nur auf kriegerischem Wege beseitigt werden könnten. Mehrere christliche Staaten müßten ihre Flotten vereinigen, und durch einen Kreuzzug der Barbareskennot ein Ende bereiten. Wiederholt wies Haga darauf hin, auch Thomas Roe schrieb: wir sollten bei jeder Gelegenheit „Memento Carthaginem“ rufen[1].

In den diplomatischen Verhandlungen, die England mit den Niederlanden und Spanien führte, spielte die Seeräuberfrage eine große Rolle. Man entwarf Projekte über gemeinsame Flottenoperationen und wollte Geschwader im Mittelmeer stationieren. Aber das Zeitalter der Kreuzzüge gegen den Islam war vorüber. Der Koalitionsgedanke scheiterte an der Verschiedenheit der politischen Interessen und nicht zum wenigsten am gegenseitigen Mißtrauen[2]. So traf jedes Land seine Abwehrmaßregeln für sich, die infolgedessen keine nachhaltige Wirkung erzielten. Das planlose Vorgehen kam indirekt nur den Barbaresken zustatten.

Von 1611 bis 1621 erschienen wiederholt niederländische Geschwader im Mittelmeer. Obwohl an der Spitze dieser Expeditionen Männer wie Willem Haultain, Hillebrandt Quast und Lambrecht Hendriksz (Moyen Lambert[3]) standen, gelang es keinem von ihnen, einen entscheidenden Sieg über die Seeräuber zu erfechten. Einige Korsarenschiffe wurden erbeutet, man „spülte“ einem Teil der Besatzung die „Füße“[4] und behielt

[1] Negotiations, p. 14.

[2] Über diese Verhandlungen vgl. J. S. Corbett, England in the Mediterranean I. Kap. VII.

[3] Arend, van Rees, Brill, III. 3. p. 7.

[4] Das heißt, man warf die Besiegten über Bord. Ein grausames Verfahren, das die Niederländer namentlich gegen die Dünkirchner anwandten. Vgl. de Jonge, Zeewezen I. p. 227. Der Brauch bestand aber auch bei den Hansen und sonst in nordeuropäischen Gewässern gegenüber Piraten.



den Rest als Geiseln, um gefangene Christen dafür einzutauschen [1].

1620 drang zum ersten Male unter Führung von Robert Mansell und Richard Hawkins ein britisches Geschwader ins Mittelmeer ein. Auch den Engländern war kein Glück beschieden. Sie erschienen nach langem Hin- und Herlavieren am 20. Mai 1621 vor Algier und versuchten durch einen Branderangriff die im Hafen liegende Freibeuterflotte zu vernichten. Doch Wind und Wetter spielten ihnen einen Possen, so daß der Anschlag mißlang, und die Briten unverrichteter Dinge abziehen mußten [2].

Es unterliegt keinem Zweifel, die grausame Kampfesart der Holländer jagte den Barbaresken für den Augenblick einen gehörigen Schrecken ein. Als am 17. Februar 1618 zehn algerische Schiffe nach Konstantinopel in See gingen, wurden sie von stark bewaffneten Fahrzeugen begleitet. In sehr erregtem Tone beschwerte sich der Vizekönig von Algier über die Rücksichtslosigkeit und Brutalität des Kommandeurs Quast. Wenn Holland so fortfahre, würden auch die Barbaresken die gleichen Maßnahmen treffen und ohne Gnade alles wegnehmen, was die Flagge der Republik führe [3]. Solange die Orlogschiffe im Mittelmeer kreuzten, hüteten sich die Freibeuter wohl, Jagd auf niederländische Kauffahrer zu machen. Der Admiral brauchte aber nur den Rücken zu wenden, und der Zustand war wieder der alte.

Daß die holländischen Geschwader mit so geringem Erfolge im Süden operierten, durfte den Flottenchefs nicht zur Last gelegt werden. Mit 10 bis 20 Schiffen hatten sie Leistungen zu vollbringen, für die kaum die doppelte Anzahl von Fahr-

---

[1] Über die Tätigkeit der niederländischen Admirale im Mittelmeer vgl. die Schiffsjournale der oben genannten Flottenführer, Admiraliteit Nr. 949, 952, 953, 954 und 955.

[2] Corbett, England in the Mediterranean I. Kap. VIII. 1624 plante der Herzog von Guise eine Expedition gegen die Barbaresken. Infolge von Uneinigkeit kam das Unternehmen nicht zustande. Zinkeisen, IV. p. 335 f.

[3] Res. d. Generalst., 7. Jan. 1619.

zeugen ausgereicht hätte. Es war zu viel verlangt, wenn die Admirale die afrikanische Küste überwachen, vor der Enge von Gibraltar und im westlichen Becken des Mittelmeeres eine Razzia veranstalten und zu gleicher Zeit allen Wünschen von Kaufleuten, Reedern, Schiffern wie Familienangehörigen der Sklaven gerecht werden sollten. Wollten die Holländer die Macht des Piratentums brechen und kostenlose Rückgabe der Gefangenen erzwingen, so blieb ihnen — war eine Allianz mit den Seemächten undurchführbar — kein anderer Weg übrig, als eine starke Flotte dauernd im Mittelmeer zu unterhalten, der vielleicht ein italienischer Hafen als Stützpunkt dienen konnte. Daran war natürlich nicht zu denken, obwohl in den Jahren 1619/20 die Erregung über die Schandtaten der Korsaren aufs höchste stieg[1], und häufig der Ruf ertönte, man müsse den Krieg gegen sie bis aufs Messer führen. Aber die Stationierung eines Geschwaders im südlichen Meere erheischte große pekuniäre Opfer, die weder die Staaten noch die Kaufleute tragen wollten.

Die kriegerische Stimmung der Republik gegen die Barbaresken flaute merklich ab, als 1621 der 12jährige Waffenstillstand mit Spanien zu Ende ging. Oranien und die Statthalterpartei waren nicht abgeneigt, die 1618/19 durch Algier angebotenen, aber fehlgeschlagenen Friedensunterhandlungen[2] wieder aufzunehmen, um das im Mittelmeer kreuzende Geschwader Haultains eventuell gegen Spanien verwenden zu können. Außerdem hielt man es für höchst bedenklich, mit zwei Mittelmeermächten zu gleicher Zeit im Kriegszustand zu leben[3]. Wahrscheinlich aber verfolgten die leitenden Staatsmänner noch einen

---

[1] Sogar die trockenen Resolutionen der Generalstaaten spiegeln die Erregung wieder. Ein Teil der zahlreichen Eingaben, die in diesen Tagen an die Hochmögenden und Admiralitäten gerichtet wurden, bewahrt die Loketkas, Lit. W. N. 10. 1619. Constantinopolen en Italien. Remonstrantien ende Advisen tot beveylinge van zee tegens de roovers van Algiers ende Tunis.

[2] Vgl. darüber Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 3. p. 342 ff.

[3] Ebenda, p. 581.

anderen Plan. Sollte es nicht möglich sein, Algier für ein gemeinsames Vorgehen gegen Philipp zu gewinnen? Konnte nicht durch ein maritimes Bündnis mit den Barbaresken ein bedeutendes Gegengewicht gegen die spanische Seemacht geschaffen werden? Wie sich auch die Allianz, die Holland mit „diesen Feinden der Menschheit" eingehen würde, gestalten mochte, die spanischen Galeonen mußten im Süden bleiben, wenn Algier seine Aufgabe konsequent durchführte. Dann brauchte Holland nach Wiederausbruch des Krieges keinen Angriff von der Seeseite zu befürchten und war von der schweren Sorge befreit, daß eine neue spanische Armada in den nördlichen Gewässern erscheinen könnte [1].

Der Friedensgedanke fand bei den Generalstaaten nicht den erhofften Beifall. Amsterdam sah in dem Projekt eine außerordentliche Gefahr für den Mittelmeerhandel. Die Heimkehr der Flotte, hieß es in kaufmännischen Kreisen, werde den Korsaren nur neuen Ansporn geben, sich reich beladener holländischer Kauffahrteischiffe zu bemächtigen [2]. Aber der Widerstand war bald überwunden. In Arends „Allgemeiner Geschichte des Vaterlandes" wird ganz richtig hervorgehoben, daß die Furcht, die mit so unendlicher Mühe errungene Freiheit in dem bevorstehenden Kriege gegen Spanien verlieren zu können, jede Sicherheitsmaßregel rechtfertigte [3]. Waren doch die Holländer in diesem Kampfe ums Dasein selbst Seeräuber geworden. Mit Erlaubnis der Regierung wurden Kaper ausgerüstet, die mit gleicher Rücksichtslosigkeit wie die Barbaresken vorgingen. Von dem Erlös der Beute erhielten die Generalstaaten 20, später 12 %, der Prinz von Oranien 10 und seit 1622 6 %.

Nach langem Suchen ward in dem Groninger Professor Cornelis Pynacker, welcher der arabischen Sprache mächtig war, der geeignete Unterhändler gefunden. Er begab sich über Marseille nach Algier und brachte mit großer Anstrengung 1622

---

[1] Über die Besorgnis der Holländer vor einer zweiten großen Armada siehe auch Blok, Gesch. IV. p. 403.

[2] Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 3. p. 582.

[3] Ebenda p. 724.

einen Vertrag zwischen Holland und dem Diwan zustande[1]. Auch dieses Mal sagten die Piraten die Freilassung aller niederländischen Sklaven mit Einschluß derjenigen Gefangenen zu, die in Emden und Hamburg beheimatet waren[2]. Algier versprach, holländischen Handelsschiffen den Besuch der Häfen des Landes zu gestatten, wenn die Republik gelobte, den Schmuggelhandel nach Spanien zu verbieten und die Korsarenfahrzeuge in Ruhe zu lassen. Einen ähnlichen Akkord schloß Pynacker mit Jussuf Dey, dem Machthaber von Tunis ab[3]. Trotz des Widerwillens, den König Jakob von England gegen derartige Traktate hegte, folgten die Briten schon 1623 dem Beispiel der Holländer[4].

Die Freude über das Abkommen währte nicht lange. Sehr bald erkannten die Niederlande, daß sie selbst die Genarrten waren. „Es ist fürwahr ein Jammer," schreibt Isaak About an Haga, „daß so viele Schiffe und so viele junge Menschen, die fest an den Frieden glauben," der Arglist der Korsaren zum Opfer fallen. Bei seiner Ankunft in Tunis am 15. September 1624 habe er den Seeräuberkapitän Samson angetroffen, dessen Geschwader aus acht gekaperten niederländischen Handelsschiffen bestand. Darunter sei der Merkurius gewesen, ein schönes, neues Fahrzeug von mehr als 250 Lasten und mit 40 Geschützen versehen. Und über 40 holländische Sklaven befänden sich im Dienste Samsons[5].

Wie nutzlos die Mission Pynackers gewesen war, beweist schon der Umstand, daß er 1625 zum zweiten Male nach Algier

---

[1] Ebenda p. 726 ff.

[2] Hamburg bat die Staaten 1619, sich für drei Schiffe und 43 deutsche Seeleute in Algier verwenden zu wollen. Man gab der Stadt eine zusagende Antwort, bat sie aber, die Kosten selber zu tragen. Hamburg an d. Generalst., 1. Juni 1619. Res. d. Generalst., 26. Juni, 8. Aug. 1619. Bei Baasch, Hansestädte und Barbaresken, p. 202 f. wird das Schreiben merkwürdigerweise als vom 19. Febr. 1619 zitiert. Ferner Res. d. Generalst., 24. Mai 1622. Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 3. p. 729 Anm. 1.

[3] Derselbe scheint erst 1626 ratifiziert zu sein.

[4] Roe, Negotiations, p. 29. Zinkeisen, IV. p. 344 f.

[5] About an Haga, 8. Okt. 1624.

[redacted]

und Tunis gehen mußte, um über 200 holländischen Seeleuten die Freiheit zu erwirken[1]. Da die Barbaresken derartigen Forderungen gegenüber sehr geringes Entgegenkommen bewiesen, und die Republik eine Institution wie die Hamburger Sklavenkasse[2] nicht kannte, waren die Niederländer in den meisten Fällen gezwungen, ihre Landsleute gegen gefangene Mauren einzutauschen. Die Zahl der Geiseln reichte natürlich niemals aus, auch nur die Hälfte der unglücklichen Sklaven zu erlösen. Und die Folge war, daß eine große Zahl der jahrelang in Gefangenschaft schmachtenden Seeleute die Hoffnung auf Rettung aufgab und den christlichen Glauben ablegte, um menschlicher behandelt zu werden. Mit dem Übertritt freilich schnitten sich die armen Leute den Weg zur Heimat für immer ab. Als Renegaten hatten sie keine Gnade zu erwarten, wenn sie in die Gewalt der einstigen Landgenossen gerieten. Das Gefühl, ausgestoßen zu sein, machte die Abtrünnigen zu Todfeinden der Christenheit, und sie rächten sich, indem sie jede Vereinbarung, die ihr altes Heimatland mit dem Diwan traf, illusorisch machten. Daher fürchtete der holländische Seemann niemanden mehr als den niederländischen Renegaten.

Pynackers Bemühungen hatten fast gar keinen Erfolg, und wahrscheinlich entsprangen die Vorwürfe, die in Holland gegen den Unterhändler erhoben wurden, der Mißstimmung über seine fruchtlose Reise. Man klagte, er vergeude seine Zeit, akzeptiere jede Entschuldigung und verbrauche unnötig viel Geld[3]. Mit Pynacker waren Lambert Verhaer, Hagas Reisegefährte, und Pieter Maertensz Coy, den wir als Agenten der Republik in Marokko kennen gelernt haben, nach dem Süden gefahren. Verhaer sollte ein niederländisches Konsulat in Tunis errichten, während Coy de Keyser zu ersetzen hatte, auf den man in den Niederlanden nicht gut zu sprechen war. Es hieß, er habe sich um die Gefangenen zu wenig gekümmert und sogar Ent-

---

[1] Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 4. p. 452.
[2] Baasch, Hansestädte und Barbaresken, p. 202 ff.
[3] Res. d. Generalst., 1. April 1626. Missiveboek I. p. 27.

schädigungsgelder für die Befreiung gefordert[1]. Vielleicht war de Keyser nicht der geeignete Mann, einen so ungewöhnlich schwierigen Posten auszufüllen. Ihm fehlten aber auch die notwendigsten Geldmittel! War schon in Konstantinopel ohne diesen „nervus rerum“ nichts zu erreichen, um wieviel weniger in der Berberei, wo die Gier nach Schätzen alles beherrschte. Immerhin hatte de Keyser eine beträchtliche Anzahl von Sklaven der Knechtschaft entrissen. Die Vertragsbestimmungen waren allerdings nicht eingehalten worden. Aber glückte es etwa seinen Nachfolgern, die Korsaren zur Erfüllung des Traktates zu bewegen? Den neuen Konsuln erging es in der Berberei nicht besser. Sie erhielten vom Diwan gar keine Unterstützung und gerieten in ähnliche Bedrängnisse wie de Keyser. Zu den äußeren Schwierigkeiten gesellten sich finanzielle Nöte. Als die Zahlung des Gehaltes (3000 fl.) plötzlich aufhörte, mußten Verhaer und Coy bei Juden und Mohammedanern borgen, die 30—40 % Zinsen verlangten[2]. Die Amsterdamer Admiralität erklärte, das Salär aus den Lastgeldeinnahmen[3] nicht bestreiten zu können und wollte keinen anderen Fonds angreifen. So stieg die Not der unglückseligen Konsuln von Woche zu Woche, bis die Staaten dem unaufhörlichen Drängen der Amsterdamer Kaufleute endlich nachgaben und am 29. Januar 1629 in die Abberufung willigten. Schon war es zu spät. Denn Ende Mai traf in Holland die Kunde ein, daß Coy, der sich aus Verzweiflung dem Trunk ergeben hatte, im Elend gestorben sei[4]. Bald nachher flüchtete Verhaer an Bord eines holländischen Kauffahrers nach Livorno, um bis an sein Lebensende Generalstaaten, Admiralitäten und

---

[1] Admiralität des Norderquartieres an d. Generalst., 17. Dezember 1619. Res. d. Generalst., 25. Juni 1622. Als de Keyser später für Aufrechterhaltung des Friedens mit den Barbaresken plädierte, rief er damit den heftigsten Widerspruch der Kaufleute hervor. Remonstrantieboek I. p. 42 ff.

[2] Remonstrantieboek I. p. 39 ff.

[3] Über das Lastgeld vgl. S. 178 ff.

[4] Res. d. Generalst., 30. Mai 1629. Remonstrantieboek I. p. 72 f.

[redacted]

Kaufleute zu bestürmen, seine im Dienst gemachten Schulden zu bezahlen[1].

Wie kam es, daß die Hochmögenden in dieser für die Förderung des Mittelmeerverkehrs überaus wichtigen Frage ein so geringes Interesse bekundeten? Die Antwort ist leicht zu geben. Es handelte sich um Vorgänge, die nicht das Gesamtwohl der Republik betrafen und den niederländischen Staat gefährdeten. Der Mittelmeerhandel war in erster Linie eine Angelegenheit der Provinz Holland oder besser gesagt der nordholländischen Handelsplätze, die ihn hauptsächlich betrieben. Was lag den Landprovinzen an dem Gedeihen dieses Verkehres! Hier dachte man gar nicht daran, Mittel zur Unterstützung von Handel und Schiffahrt zu bewilligen. Warum sollten die ärmeren Landesteile freiwillig die Kassen der reichen Holländer füllen? Der entscheidende Punkt aber war, daß die Generalstaaten unter allen Umständen einem neuen Konflikt mit den Barbaresken aus dem Wege gehen wollten. Der spanische Krieg kostete Geld genug, er verschlang Unsummen und lastete schwer auf den Landprovinzen, die der Schonung dringend bedurften. „Besser ein Friede mit Beschwerlichkeit als ein Krieg mit eitel Gerechtigkeit“[2], der Spruch galt auch hier. Infolgedessen lehnten die Hochmögenden alle Anträge der Kaufleute, Algier und Tunis den Krieg zu erklären, beharrlich ab. Gegen Ende des Jahres 1631 ergriffen drei angesehene Amsterdamer Kaufleute Albert Schuyt, Willem Muilman und Paul de Wilhelm das Wort[3]. Sie wiesen in wohldurchdachten Denkschriften auf das grauenvolle Los der Sklaven, auf die schweren Verluste der holländischen Kaufmannschaft hin und betonten die Notwendigkeit des Krieges.

---

[1] Die Schuldsumme betrug 12029 fl. 12 st. Am 9. Sept. 1650 garantierte man der Witwe Verhaers die Bezahlung der letzten Rate (2500 fl.)

[2] Treitschke, Die Republik der ver. Niederl. p. 466.

[3] Albert Schuyt an d. Dir. 17. Dez. 1631, Missiveboek I. p. 203 ff.; Willem Muilman und Paul de Wilhelm an d. Dir. 18. Dez. 1631, Remonstrantieboek I. p. 264 ff. Ferner Bündel: Requesten (Lev. Handel 286).

Aber Generalstaaten und Admiralitäten waren in den 30er und 40er Jahren nicht dafür zu gewinnen.

So blieben die Verhältnisse unverändert. Jahr für Jahr erbeuteten die Barbaresken niederländische Handelsschiffe und stellten sie in ihre Seemacht ein. 1632 berichtete Haga seiner Regierung, er habe Leute aus Algier sagen hören, sie müßten beständig Krieg gegen die Niederlande führen, um Kauffahrteischiffe zu nehmen, die sich vorzüglich zu Raubfahrten eigneten[1].

Bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts wiederholte sich nun das gleiche Schauspiel. In bestimmten Zeiträumen wechselten Krieg und Frieden ab, stets brach Algier den Vertrag. Schließlich kam es so weit, daß die Niederlande den Barbaresken Geldgeschenke machten, um ihren Kauffahrern eine sichere Passage zu ermöglichen.

4. Die niederländisch-venetianische Union.

Über die Beziehungen Hollands zu Venedig liegt eine gründliche und erschöpfende Arbeit von J. C. de Jonge vor[2], die sich im wesentlichen auf das im Reichsarchiv befindliche Aktenmaterial stützt. Wir können uns daher bei der Betrachtung dieser Verbindung kürzer fassen. Als im Jahre 1606 der bekannte Streit zwischen Paul V. und der Signoria ausbrach, und Rom das Interdikt über die ungehorsame Republik verhängte[3], boten ihr die Niederlande Beistand an. Der Doge dankte für das Entgegenkommen, versicherte seine Bereitwilligkeit zu einer Gegenleistung, lehnte aber die niederländische Unterstützung in höflichster Form ab[4]. Gleichwohl führte dieser Schritt zur Annäherung zwischen Staaten und Senat. Hugo Grotius ist der Meinung, daß der Haß gegen das Papsttum und den Katholizismus sowie die Liebe zur Freiheit der jungen niederländischen Republik den Impuls gab, Fühlung mit der

---

[1] Brief vom 17. Januar 1632.

[2] Nederland en Venetie.

[3] Vgl. darüber Ranke, Päpste II. p. 213 ff.

[4] De Jonge, p. 9 ff.

Signoria zu suchen[1]. Triftiger scheint uns ein anderer Beweggrund zu sein, auf den de Jonge hinweist. Nach seiner Ansicht waren die Holländer bei ihrer Einmischung in die venetianischen Händel von dem Verlangen beseelt, eine politische Rolle zu spielen und als einer der maßgebenden Faktoren in der diplomatischen Welt zu erscheinen[2]. Dazu kam, daß die Niederlande große Sympathie für Venedig empfanden, weil beide Republiken die mächtigsten Gemeinwesen waren, die von keinem Fürsten beherrscht wurden[3].

Als Spanien den 12jährigen Waffenstillstand mit den Rebellen geschlossen hatte, begann die Signoria ihre Augen nach dem Norden zu richten. Die gefährliche Lage des Markusstaates zwischen osmanischen, päpstlichen und habsburgischen Gebieten weckte in seiner Regierung den Wunsch, sich beizeiten der Feinde des spanisch-österreichischen Imperiums zu versichern. Daher ließ die Signoria durch ihren Gesandten in Paris dem Vertreter der Union mitteilen, Holland möge einen Unterhändler nach Venedig senden, der wegen einer engeren Verbindung der beiden Republiken Rücksprache mit Dogen und Senat nehmen sollte[4]. Die Folge dieser Anregung war, daß die Staaten auf Vorschlag des Prinzen von Oranien Cornelis van der Myle beauftragten, die Unterhandlung mit den Vätern von San Marco zu führen. Der Plan fand den ungeteilten Beifall Heinrichs IV. von Frankreich, der van der Myle in jeder Beziehung entgegenkam und zur Förderung der Mission sehr viel beitrug. Trotz lauten Widerspruchs des päpstlichen Nuntius ward der holländische Agent wie der Gesandte einer Großmacht in Venedig empfangen. Aber der Erfolg seiner Sendung war äußerst gering. Von einem Freundschaftsbündnisse wollte Venedig vorläufig nichts wissen, es hielt den Zeitpunkt für verfrüht. Gleichwohl riet der Doge, die guten Beziehungen zwischen beiden Staaten zu pflegen, bis

---

1 Annales et Historiae, B. XV. p. 479, angezogen bei de Jonge, p. 12.

2 De Jonge, p. 14.

3 De Jonge, p. 15, Grotius, Annales et Historiae, B. XV. p. 480.

4 De Jonge, p. 17.

die Zeit zum Abschluß eines Vertrages gekommen sei. Was den Handel angehe, wünsche auch die Republik von San Marco volle Verkehrsfreiheit mit der nordischen Schwester[1]. Ein venetianischer Gesandter werde demnächst im Haag erscheinen, um den Dank des Dogen für die ihm erwiesene Ehre auszusprechen.

Im Jahre 1610 erfüllte Venedig sein Gelübde und schickte Tomaso Contarini nach dem Haag. Es stellte sich aber sehr bald heraus, daß die Signoria auch jetzt noch nicht die Absicht hatte, eine Allianz mit den Niederländern zu vereinbaren. Contarinis Sendung war eine Höflichkeitserwiderung, ein Gegenbesuch, jedoch keine politische Mission[2].

Fünf Jahre lang blieben die Beziehungen der beiden Republiken in diesem Stadium. Dann trat 1616 der Moment ein, wo die Signoria aus ihrer Reserve hervortreten mußte, wo ihr alles darauf ankam, Hilfe von seiten der Niederlande zu erhalten. Durch dalmatinische Seeräuber, die sogenannten Uskoken, die den Venezianern an der istrischen Küste und auf den Inseln des Quarnero viel zu schaffen machten, wurde Venedig in einen Krieg mit Ferdinand von Steiermark verwickelt, dem Beschützer der Dalmatiner Piraten. Außerdem drohte der Republik Gefahr von Spanien, weil ihr Bundesgenosse, der Herzog von Savoyen, Ansprüche auf Montferrat erhob. Infolgedessen kamen rasch nacheinander zwei venezianische Gesandte nach Holland, und Christoforro Suriano bat die Staaten, ihm die Werbung von 3000 Mann in niederländischen Gebieten zu gestatten. Unter dem Oberbefehl von Graf Johan Ernst von Nassau sollten die Truppen in den Dienst Venedigs treten. Da der Kampf dem Hause Habsburg galt, willigten die Hochmögenden ein und erlaubten den Venezianern sogar, ein zweites Regiment zu werben. Im Frühjahr 1617 landeten die niederländischen Soldaten in Venedig. Aber Meutereien und schwere Verluste lähmten die Schlagfertigkeit der Holländer, die noch

---

[1] Über die Sendung van der Myles, de Jonge, p. 19 ff. Wagenaar, Vaderl. Hist. X. p. 45.

[2] De Jonge, p. 50.

[redacted]

im selben Jahre ihren Führer und ihre besten Offiziere verloren[1]. Als nach dem Tode Johan Ernsts eine Musterung abgehalten ward, waren von den 4000 Mann nicht mehr als 2500 übrig[2]. Nur ein kleiner Teil von ihnen sah die Heimat wieder. Während des Krieges war die Flotte des Herzogs von Ossuna in das adriatische Meer eingedrungen. Ossuna erklärte, er wolle spanische Handelsschiffe im Golfe schützen, tatsächlich aber bezweckte der ehrgeizige Fürst nichts anderes als den Uskoken Hilfe gegen Venedig zu leisten. Nachdem im Frieden von Madrid (26. September 1617) die Besitzverhältnisse des Jahres 1615 restituiert waren, schien die Stimmung Venedigs gegen Habsburg freundlicher zu werden. Da erweckte die Verschwörung des Jacques Pierre das Mißtrauen von neuem und steigerte die Furcht vor Spanien und seinen italienischen Gouverneuren aufs äußerste. Um den Habsburgern Widerstand leisten zu können, mußte sich der Senat nach Bundesgenossen umsehen. Von einem Zusammenwirken mit Savoyen war wenig zu erhoffen, Frankreich hatte mit inneren Unruhen zu kämpfen, und an der Spitze seiner Regierung stand kein Heinrich IV. mehr. So blieben nur die Niederlande übrig, denen die Zersplitterung der spanischen Streitkräfte und die Verwickelung Philipps in die italienischen Angelegenheiten höchst willkommen sein konnten. Nach langen Beratungen und Überwindung mancher Schwierigkeiten schloß der venezianische Resident im Haag am 31. Dezember 1619 eine Defensivallianz für 15 Jahre mit den Bevollmächtigten der Generalstaaten ab[3]. Venedig versprach, im Kriegsfalle den vereinigten Niederlanden monatlich 50000 fl. Subsidie zu zahlen, und zwar sollte diese Summe bis zum Ende des Krieges ohne Abzug entrichtet werden. Holland stellte es Venedig frei, Geld, Schiffe oder Truppen bei Ausbruch des Krieges zu verlangen. Die Generalstaaten sandten 1620 François van Aerssen nach

---

[1] De Jonge, p. 59 ff.

[2] Ebenda, p. 76 f.

[3] Über den Vertrag vgl. H. v. Zwiedineck-Südenhorst, Die Politik der Republik Venedig während des 30 jährigen Krieges I. p. 96 ff. S. Romanin, Storia documentata di Venezia VII. p. 245 ff.

Venedig, damit er den Vertrag ratifiziere. Der Vorschlag des holländischen Unterhändlers, einen venezianischen Vertreter im Haag und einen niederländischen Gesandten in der Stadt des heiligen Markus zu beglaubigen, wurde vom Dogen und dem Rat der Zehn beifällig aufgenommen[1].

Während die Signoria sofort dieser Vereinbarung nachkam, verzögerte sich die Ernennung eines holländischen Ambassadeurs bis zum Juli 1622, wo in Johan Berck, dem Pensionär von Dordrecht endlich der geeignete Mann gefunden ward. Inzwischen hatte der niederländisch-spanische Krieg wieder begonnen, und Holland erfuhr sogleich die segensreiche Wirkung des neuen Bundes. Durch die venezianischen Hilfsgelder war Moriz von Oranien imstande, mansfeldische und braunschweigische Truppen in Dienst zu nehmen und mit ihnen das von Spinola belagerte Bergen op Zoom zu entsetzen[3].

Seit April 1622 zahlten die Venezianer die im Vertrage stipulierte Summe Monat für Monat aus[2]. $3\frac{3}{4}$ Jahre hielten sie das Abkommen ein und sandten den Alliierten in diesem Zeitraum 2200000 fl. Als Berck im Jahre 1625 dem Senate die Bitte vortrug, das zum Entsatze Bredas von den Niederländern herbeigerufene mansfeldische Heer zu besolden, weil die Mittel der verbündeten Republik völlig erschöpft seien, stieß er auf Widerstand. Man erklärte ihm, die Signoria müsse die Summe für den Krieg im Veltlin verwenden, der ihr mehr am Herzen liege als das Schicksal Bredas[4]. Holland sei jetzt weniger unterstützungsbedürftig, während sich die Republik von San Marco gezwungen sehe, alle Kräfte zusammenzuhalten. Habe sie doch momentan gar keinen Vorteil von der Allianz.

---

[1] De Jonge, p. 124 f.

[2] De Jonge, p. 143 f.

[3] De Jonge, p. 147 ff. Die Zahlungen begannen demnach erst 11 Monate nach dem Wiederausbruch des spanischen Krieges. Venedig weigerte sich aber, die fehlenden Summen nachträglich zu entrichten.

[4] De Jonge, p. 155 ff.

Das ganze nächste Jahrzehnt hindurch bemühten sich Berck und sein Nachfolger Willem van Lyere, Venedig zur Einlösung seines Versprechens zu bewegen. Der Rat der Zehn entschuldigte sich, daß ihm die Zahlung im Augenblick unmöglich sei, und vertröstete die Niederländer auf bessere Zeiten. 1634 zeigte die Signora endlich etwas mehr Entgegenkommen. Sie schlug den Hochmögenden vor, statt Geld Salz von Capo d'Istria in Empfang zu nehmen. Durch den Verkauf desselben könne wenigstens ein Teil der Rückstände gedeckt werden. Da das Urteil der zu Rate gezogenen Amsterdamer Kaufleute, Makler und Salzsieder ungünstig lautete, lehnten die Staaten das Anerbieten ab. 1636 wurden Proben istrischen Salzes einer anderen Gruppe von Sachverständigen vorgelegt. Aber die ominöse Bedingung, wonach der Käufer selbst Fahrzeuge nach Capo d'Istria senden und die dort von ihm erworbene Salzmenge auf eigene Kosten und Gefahr verschiffen sollte, wirkte abschreckend. Außerdem erklärte man in Amsterdam, an Qualität stehe das istrische Salz weit hinter dem französischen und spanischen zurück[1].

Nachdem van Lyere 1636 um seine Entlassung gebeten hatte, weil alle Bemühungen in Venedig vergeblich waren, wurde der Posten des niederländischen Gesandten in der Markusstadt nicht wieder besetzt. Dieser Schritt bedeutete aber keineswegs den Bruch der befreundeten Beziehungen. Beide Staaten begnügten sich, ihre Interessen, die vorwiegend kommerzieller Natur waren, durch Konsuln wahrnehmen zu lassen[2]. Als für die Signoria in den 40er Jahren des 17. Jahrhunderts neue Zeiten der Not und Gefahr kamen und der 25jährige Kampf um Kandia seinen Anfang nahm, charterten die Venezianer 12 große holländische Schiffe, die in ihrem Hafen und auf den benachbarten Reeden lagen[3]. Mit Proviant, Kriegsmaterial und Soldaten segelte ein Teil dieser Fahrzeuge nach Kandia. Aber

---

[1] Vergl. darüber L. van Aitzema, Saken, 1. p. 141. Siehe ferner den Exkurs und Beilage Nr. IX.

[2] De Jonge, p. 225.

[3] Josua van Sonnevelt an d. Generalst., 17. Feb. 1645. De Jonge, p. 227.

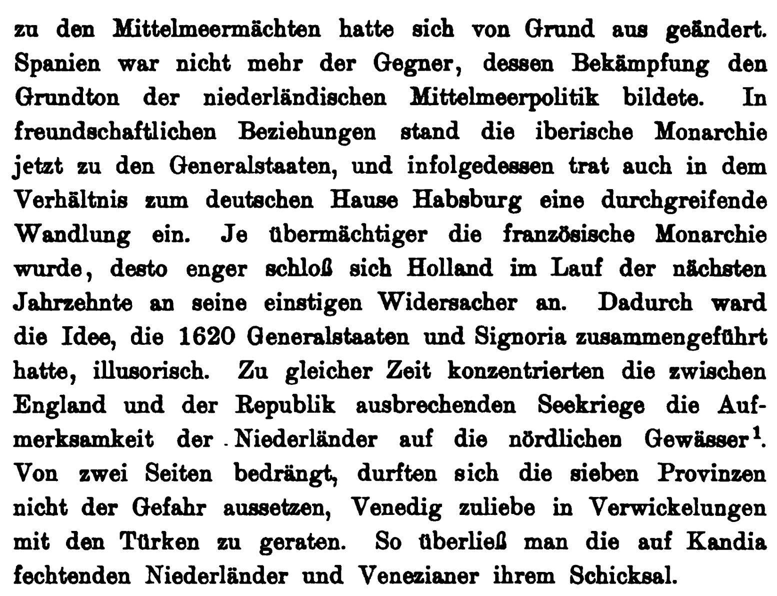
auch hansische und englische Schiffer traten in venezianische Dienste. Bei der schlechten Beschaffenheit der Flotte von San Marco sah sich die Signoria gezwungen, ihre Seemacht durch fremde Schiffe zu ergänzen, und es scheint, daß sie ziemlich rigoros dabei verfuhr. Mancher abendländische Seemann wurde geradezu genötigt, sich dem Flottenführer Venedigs zu verpflichten. So ließ die Republik im Dezember 1645 12 niederländische Kauffahrer nicht abfahren, weil sie 5 oder 6 von ihnen als Transportschiffe mieten wollte[1]. Die Nachricht, daß sich in der venezianischen Armada zahlreiche holländische Segler befänden, rief eine gewaltige Erregung in Konstantinopel hervor. Der herrische Großwesir befahl dem Residenten Cops, für die Entfernung dieser Fahrzeuge aus der Flotte des Gegners Sorge zu tragen, sonst werde kein Niederländer auf türkischem Boden mit dem Leben davonkommen[2].

Im Haag ward die Drohung sehr ernst genommen. Man untersagte allen Niederländern, fremden Dienst zu suchen, und sandte dem türkischen Minister einen Entschuldigungsbrief. Das hinderte aber die Schiffer nicht, auch weiterhin ihr Leben für die Flagge von San Marco in die Schanze zu schlagen. Und trotz des Verbotes folgten zahlreiche niederländische Soldaten, für die es auf deutschen und flandrischen Kriegsschauplätzen nichts mehr zu tun gab, dem Lockruf der venezianischen Werber. „Das Los dieser Kriegsleute", schreibt de Jonge, „war im allgemeinen ein recht beklagenswertes." So rühmlich sich ein großer Teil von ihnen in den Kämpfen um Kandia schlug, nur wenige kamen mit dem Leben davon. Die meisten fielen in den Schlachten oder wurden durch die Pest dahingerafft. Auch der Hunger forderte zahlreiche Opfer.

Während diese Söhne der freien Republik unter dem Banner von San Marco gegen die Osmanen stritten, war die niederländisch-venezianische Union nach dem westfälischen Frieden völlig auseinander gebrochen. Die politische Stellung Hollands

---

[1] Josua van Sonnevelt an d. Generalst., 8. Dez. 1645.
[2] De Jonge, p. 229.



zu den Mittelmeermächten hatte sich von Grund aus geändert. Spanien war nicht mehr der Gegner, dessen Bekämpfung den Grundton der niederländischen Mittelmeerpolitik bildete. In freundschaftlichen Beziehungen stand die iberische Monarchie jetzt zu den Generalstaaten, und infolgedessen trat auch in dem Verhältnis zum deutschen Hause Habsburg eine durchgreifende Wandlung ein. Je übermächtiger die französische Monarchie wurde, desto enger schloß sich Holland im Lauf der nächsten Jahrzehnte an seine einstigen Widersacher an. Dadurch ward die Idee, die 1620 Generalstaaten und Signoria zusammengeführt hatte, illusorisch. Zu gleicher Zeit konzentrierten die zwischen England und der Republik ausbrechenden Seekriege die Aufmerksamkeit der Niederländer auf die nördlichen Gewässer[1]. Von zwei Seiten bedrängt, durften sich die sieben Provinzen nicht der Gefahr aussetzen, Venedig zuliebe in Verwickelungen mit den Türken zu geraten. So überließ man die auf Kandia fechtenden Niederländer und Venezianer ihrem Schicksal.

Mit keinem anderen der italienischen Staaten, von denen allerdings nur Toskana und Genua für die Holländer in Betracht kommen konnten, schloß die Union eine Vereinigung wie mit Venedig ab. Was die Niederlande mit diesen beiden Mächten verband, waren lediglich gemeinschaftliche kommerzielle Interessen.

Beziehungen rein politischer Art dagegen unterhielt die Generalität zu Karl Emanuel von Savoyen. Seitdem dieser Fürst wegen seiner Teilnahme an der antispanischen Koalition Heinrichs IV. von Philipp III. zu einer demütigenden Abbitte gezwungen war[2], haßte er niemanden auf der Welt mehr als den spanischen Monarchen. Kühn entschlossen wagte es Karl Emanuel, den Spaniern offen entgegenzutreten. Als er 1614 den Kampf um Montferrat mit Ferdinand von Mantua begann, sandte er den Grafen Johan von Nassau, der in der savoyischen Armee diente, nach den Niederlanden, die Staaten um Geld oder Truppen zu ersuchen. Aber die Bitte ward trotz der freund-

[1] Vgl. darüber de Jonge, p. 244 f.
[2] Ritter, Deutsche Gesch. II. p. 449.

schaftlichen Gefühle für Savoyens Herrscher höflich abgelehnt und auch später nicht erhört[1].

5. Haltung der Niederlande gegenüber Frankreich.

Es würde uns von unserer Aufgabe zu weit abführen, wollten wir das Verhältnis der 7 Provinzen zur französischen Monarchie hier eingehend erörtern. Das Bild ist so oft entworfen worden, daß eine Andeutung der Hauptmomente genügt.

Trotz des Friedens von Vervins (1598) hatte Heinrich IV. seine niederländischen Verbündeten nicht im Stich gelassen und sie stillschweigend mit Truppen unterstützt. Er erkannte, daß die Schaffung eines unabhängigen Gemeinwesens im Nordosten Frankreichs die Spanier hindern konnte, von den südlichen Niederlanden aus in französisches Gebiet einzufallen. „Das müsse“, sagte er, „ein schlechter Franzose sein, der nicht den Holländern den Sieg wünsche“[2]. Daher war der plötzliche Tod dieses treuen Freundes ein außerordentlich schwerer Schlag für die Republik.

Alsbald gewannen die Anhänger Philipps III. großen Einfluß am französischen Hofe. Sie drängten die Hugenotten zurück und sorgten dafür, daß alle wichtigen Stellen mit eifrigen Katholiken besetzt wurden. Das Verhältnis zu den Generalstaaten ward merklich kühler, als Maria von Medici an die Union die Forderung richtete, Frankreich ein Drittel der für die Unterstützung der Niederlande von Heinrich IV. aufgenommenen Kriegsgelder zurückzuzahlen[3].

Der Wiederbeginn des spanischen Krieges veranlaßte dann den Prinzen Moriz von Oranien, der französischen Macht die Erneuerung des alten Bundes vorzuschlagen. Aber die Gesandtschaft kehrte ohne das gewünschte Resultat heim, auf Frankreichs Hilfe war nicht mehr zu rechnen. So lagen die Dinge

---

[1] Blok, IV. p. 71.
[2] Ranke, Franz. Gesch. II. p. 91.
[3] Blok, IV. p. 59.

bis zum Jahre 1624, bis zur Berufung Richelieus in das Conseil. Die französische Regierung nahm alsbald das System Heinrichs IV. wieder auf und lenkte die auswärtige Politik in Bahnen, die der große König vorgezeichnet hatte. Am 10. Juni 1624 schlossen die Vertreter der Republik, zu denen Adriaan Pauw gehörte, einen dreijährigen Offensiv- und Defensivvertrag mit Ludwig XIII. zu Compiègne[1]. Frankreich und Holland gelobten sich gegenseitige Kriegshilfe. Ohne Rat und Vermittlung des Königs wollten die Staaten keinen Frieden oder Waffenstillstand mit dem spanischen Gegner eingehen. Dafür versprach Frankreich, den Niederlanden eine einmalige Subsidie von 1200000 Livres zu zahlen, während in den nächsten beiden Jahren die Hilfsgelder nur 1000000 Livres pro anno betragen sollten[2]. Eine Folge dieses Traktates war der bekannte Zug Haultains gegen La Rochelle. Im Bunde mit den englischen und französischen Geschwadern brach er die maritime Macht der Hugenotten, eine Tat, die den heftigsten Unwillen der holländischen Kalvinisten wachrief[3]. Nach der Einnahme von Herzogenbusch kam im Sommer 1630 ein neuer Subsidienvertrag unter ähnlichen Bedingungen zwischen beiden Mächten zustande, dem am 8. Februar 1635, als der Ausbruch des spanisch-französischen Krieges drohte, der Abschluß einer Offensiv- und Defensivallianz folgte[4]. Frankreich und Holland verpflichteten sich, mit je 30000 Mann den Kampf gegen Philipp IV. aufzunehmen, die südlichen Niederlande vom spanischen Joche zu befreien, oder wenn diese Gebiete nicht dazu mitwirken sollten, sie aufzuteilen[5].

Die Geschichte des niederländisch-französischen Waffenbundes, der 8 Jahre lang zusammenhielt, und als dessen größte Erfolge die Vernichtung der zweiten spanischen Armada durch Tromp (1639) und der Fall Dünkirchens (1646) angesehen werden

---

[1] Lavisse, Hist. de France, VI. 2. p. 225.
[2] Blok, IV. p. 255.
[3] Ebenda p. 271 f.
[4] Lavisse, Hist. de France, VI. 2. p. 341.
[5] Blok, IV. p. 398.

können, braucht hier nicht erzählt zu werden. Wenn auch die Hauptschlachten auf den nördlichen Kriegsschauplätzen geschlagen wurden, so war der Seekrieg im Mittelmeer von nicht geringerer Bedeutung. Zum ersten Male trat Frankreich, wie erwähnt, als maritime Macht hervor, und seine junge Flotte bestand die Feuerprobe glänzend. Das Schiffsbaumaterial und die Ausrüstungsgegenstände hatten Holländer und Engländer zum großen Teil geliefert und vielleicht waren auch niederländische Schiffstechniker auf den Werften tätig gewesen. Nach der Seeschlacht bei Genua am 1. September 1638[1] hatte die französische Marine keinen Gegner im Süden zu fürchten. Das zeigte sich auch in dem dreisten Auftreten der zahllosen französischen Kaper, die das westliche Mittelmeerbecken als ihr Eigentum zu betrachten schienen. Alsbald ertönten in holländischen Kaufmannskreisen Klagen über die Rücksichtslosigkeit dieser Korsaren, und man erklärte, sie überträfen an Übermut und Kühnheit selbst die Barbaresken. Die Kaper Ludwigs XIII. wurden eine fürchterliche Plage für die Mittelmeerschiffahrt. Sie brachten alle Segler auf, bei denen sie „spanisches Gut“ argwöhnten und schonten weder die Fahrzeuge von Neutralen noch die Schiffe von verbündeten Mächten. Vor allem richteten die Korsaren ihr Augenmerk darauf, Spanien die auswärtige Zufuhr abzuschneiden. Aber gehindert wurden nur andere Nationen daran, während den eigenen Landsleuten Erlaubnis gegeben ward, die pyrenäische Halbinsel und die spanischen Nebenländer mit Getreide zu versorgen[2]. Von der außerordentlichen Störung, die der niederländische Mittelmeerhandel durch die französischen Piraten erlitt, legt die im Anhang veröffentlichte Verlustliste[3] beredtes Zeugnis ab. Wir werden auf Einzelheiten später zurückkommen, möchten aber schon hier hervorheben, daß die Kaufleute den Schaden bis

---

[1] Über die Seeschlacht ist ein sehr interessanter Bericht des niederländischen Konsuls Josua van Sonnevelt erhalten. An die Generalst., 17. September 1638. Vgl. auch Gillis Reinierszn an d. Generalst., 11. September 1638.

[2] Remonstrantieboek I. p. 294 ff.

[3] Nr. X.

zum Beginn oder Mitte 1650 auf 7499000 fl. veranschlagten. Dieser Summe gegenüber ist Vorsicht geboten. Denn zweifellos haben wir in den verschiedenen Angaben übertriebene Schätzungen zu erblicken, weil Kaufleute und Reeder aus jedem Verluste ein vorteilhaftes Geschäft machen wollten und daher möglichst hoch deklarierten. Im Jahre 1646 vereinbarte Holland einen Marinetraktat mit der französischen Regierung, um seine Mittelmeerfahrer vor weiteren Visitationen und Plünderungen zu schützen[1]. Es wurde ausgemacht, daß niederländische Kauffahrer 4 Jahre lang keine Verfolgung von seiten der französischen Kaper erleiden sollten, selbst wenn sie für Spanien oder spanische Gebiete bestimmtes Korn an Bord hätten. Dafür mußten sich die Holländer verpflichten, den Untertanen Philipps weder Kriegskontrebande zu liefern, noch Pferde oder Mannschaften für die spanische Armee zu stellen. Den Korsaren ward die Durchsuchung der Straatfahrer untersagt, aber die Franzosen behielten das Recht, die Schiffspapiere der Niederländer zu prüfen. Vor den Kriegsschiffen Frankreichs hatten die Handelsfahrzeuge der Republik die Flagge zu streichen. Endlich ordnete man an, daß die französischen Kaperkapitäne vor der Abfahrt Bürgschaft von 12 000 Livres leisten sollten, wodurch sie gezwungen wurden, den Vertrag zu halten[2]. Zwei Jahre schonten die Piraten die holländische Mittelmeerschiffahrt, soweit die Verlustliste als glaubwürdiges Zeugnis dafür gelten kann. Aber schon 1648 begann das Unwesen von neuem. Den Anstoß zu diesem vertragswidrigen Vorgehen gab der Friedensschluß der Niederlande mit Spanien. Der Sieg der Regentenpartei über die Statthalterpartei, der Triumph der Bicker und Pauw über Friedrich Heinrich und Wilhelm von Oranien brach die niederländisch-französische Allianz auseinander. „Um des eigenen Vorteils willen“ ließ die Republik die verbündete Macht im Stich[3]. Damit verlor auch der Marinetraktat seine Bedeutung, und die französischen Kaper hinderte nun

---

[1] Den Vertrag schloß Jan Reynst ab. Wir werden auf seine Mission im Exkurse zurückkommen.

[2] Der Traktat bei Aitzema, III. p. 124 f.

[3] Blok, IV. p. 444.

keine Rücksicht mehr, die nach Spanien segelnden niederländischen Schiffe aufzubringen.

6. Die holländischen Konsulate im Mittelmeergebiet.

Wir haben in den vorhergehenden Betrachtungen einen Teil der niederländischen Vertreter in Südeuropa und Nordafrika kennen gelernt und den Versuch gemacht, die Wirksamkeit und Stellung des hervorragendsten holländischen Diplomaten zu schildern. Cornelis Haga war der Träger der niederländischen Staatsinteressen im Orient, er wurzelte aber so fest in der großen Politik, daß die Darlegung des Verhältnisses der Niederlande zur Pforte ohne eine Würdigung seiner Persönlichkeit gar nicht möglich gewesen wäre. Deshalb mußte Haga an den Platz gestellt werden, der seine Leistungen am besten zur Geltung kommen ließ. Außerdem wurde der Tätigkeit der holländischen Gesandten in Venedig gedacht. Keiner von ihnen, weder Berck noch Willem van Lyere, vermochte eine ähnliche Rolle wie Haga zu spielen, was allerdings auch damit zusammenhing, daß die ihnen gestellten Aufgaben wesentlich kleiner waren. Endlich berührten wir die Errichtung von Konsulaten in den Barbareskenstaaten und schilderten die außerordentlichen Schwierigkeiten, mit denen die Inhaber dieser Posten zu ringen hatten.

Von Frankreich abgesehen, unterhielt die Republik Gesandtschaften nur in zwei Mittelmeerstaaten, in der Türkei und in Venedig, während sie sich in allen übrigen Ländern des Südens mit Konsularvertretungen begnügte. Der Konsul war in erster Linie Repräsentant der Kaufleute und Schiffer, er war ihr Berater und Helfer. Es kam aber nicht selten vor, daß ihm, z. B. in Algier, die Aufgabe gestellt wurde, auch politische Interessen der Generalstaaten wahrzunehmen. Bei dem lückenhaften Material ist es schwer, ein abschließendes Bild von der administrativen Tätigkeit der niederländischen Konsuln zu geben. Wie heutzutage lag es ihnen ob, die Verkehrs- und Handelsbeziehungen zwischen Holland und den Staaten, wo die betreffenden Personen als Konsuln wirkten, zu fördern und zu pflegen. Über seine Leistungen und Maßnahmen mußte jeder

[redacted]

Konsul den Hochmögenden genaue Rechnung ablegen. Ob Vorschriften bestanden, wie oft die Berichterstattung erfolgen sollte, vermögen wir nicht zu sagen, jedenfalls geschah sie sehr unregelmäßig. Je schwieriger die kommerzielle Lage in dem einen oder anderen Lande, an dem einen oder anderen Handelsplatze war, je mehr Grund zu Klagen und Beschwerden vorlag, desto häufiger schrieben die Konsuln. Natürlich liefen die meisten Briefe aus den morgenländischen Städten sowie aus Algier ein.

Was die polizeilichen Befugnisse der Konsuln anbelangt, so geben uns die niederländischen Quellen leider nur ungenügende Auskunft darüber. Wir erfahren wohl, daß der Konsul Ordnung unter den Kaufleuten zu halten hatte, daß er für Durchführung der von den Generalstaaten erlassenen Plakate und Schiffahrtsreglemente Sorge tragen mußte. Den französischen Beamten stand in der Levante das Recht zu, Staatsangehörige, die sich einer Rebellion oder einer groben Gefährdung der kommerziellen und politischen Interessen Frankreichs schuldig gemacht hatten, auf polizeilichem Wege in die Heimat zurückzusenden [1]. Irren wir nicht, so besaßen die niederländischen Konsuln keine derartige Machtbefugnis. Nur einmal, als zwischen Konsul und Kaufleuten ein scharfer Konflikt entstanden war, erklärten die Generalstaaten, daß solche Vorkommnisse in Zukunft strenge Ahndung finden würden. In Ketten solle der Konsul die Deliquenten nach Holland transportieren lassen, wo die gerechte Strafe sie erwarte [2]. Eine polizeiliche Aufsicht übten die Konsuln über Schiffe und Matrosen niederländischer Fahrzeuge aus, die sich bei ihnen melden und die Schiffspapiere zur Visitation vorlegen mußten, was freilich oft genug versäumt ward.

In den osmanischen Gebieten war den Konsuln der Republik volle Gerichtsbarkeit in Zivil- und Kriminalstreitigkeiten durch die Kapitulation von 1612 garantiert, worüber wir bereits das Erforderliche mitgeteilt haben. Wahrscheinlich zog der Konsul

---

[1] Masson, Hist. du commerce français p. 445 f.

[2] Res. d. Generalst., 17. Febr. 1616.

in schwierigen Fällen angesehene niederländische Kaufleute „als Beisitzer“ heran. So ward z. B. Cornelis Pauw, dem Vertreter der Generalstaaten in Aleppo, 1616 die ausdrückliche Erlaubnis erteilt, zwei Kaufleute „zu Gerichtsassessoren“ zu ernennen und mit ihnen Rat zu halten[1]. Leider wissen wir nicht, wie weit das Notariatsrecht der damaligen Konsuln ging, und was sie mit ihrer Unterschrift beglaubigen durften.

Neben diesen Funktionen hatte der Beamte noch kleinere administrative Aufgaben zu erfüllen. Er übermittelte, wie erwähnt, den Erben die Hinterlassenschaft von Leuten, die ohne letztwillige Verfügung aus dem Leben geschieden waren, und vertrat die Reeder bei Havarien oder Schiffsverkäufen.

Alle Konsuln, die während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts im Mittelmeergebiet angestellt waren, krankten wie Haga an chronischer Geldnot. Der größte Teil von ihnen hatte kein Gehalt, und war die Zahlung eines Salärs unumgänglich, dann ward es so niedrig wie möglich bemessen. Von dem Fixum aber konnte keiner der damit bedachten Konsuln leben. De Keyser sollte 1200 fl. jährlich bekommen, während man Coy und Verhaer 3000 fl. zusicherte. Aber was nützte ihnen die Garantie, wenn die Summen nicht ausgezahlt wurden! Die im Morgenlande tätigen Konsuln hatten keine andere Einnahmequelle als die zweiprozentigen Import- und Exportabgaben. Diese Gebühren konnten unter Umständen hübsche Erträge abwerfen, es geschah jedoch höchst selten. Im allgemeinen reichte das einlaufende Geld nicht einmal hin, die jährlichen Unkosten zu decken. Woran das lag, werden wir später zu untersuchen haben. In besserer Lage befanden sich die Konsuln in Genua und Livorno, weil der Schiffsverkehr hier stärker war. Jeder eingehende Straatfahrer mußte in dem toskanischen Hafen 2 Dukaten Konsulatsabgaben erlegen, eine Taxe, die gegen Ende der 20er Jahre auf 4 Dukaten erhöht ward und nach einer Berechnung von Amsterdamer Kaufleuten wohl 1200 fl. einbringen konnte[2]. Der

---

[1] Resolution vom 17. Februar.
[2] Remonstrantieboek I. p. 23 ff.

Konsul in Genua erhob 1/2 % vom Werte des Importes und 1 % vom Werte des Exportes. Über die Höhe der in Venedig und Marseille geforderten Abgaben schweigen die Berichte, wir glauben aber kaum, daß die Kaufleute volle 2 % entrichteten. Bestand doch zwischen dem Verkehr im Osten und Westen ein erheblicher Unterschied[1]. Dazu kam, daß die Unkosten der Konsuln im Orient viel größer waren als z. B. in Italien. Der Hofstaat Pauws stand kaum dem Gesandten nach, und im Verhältnis mußten in Aleppo ebenso reiche Geschenke an türkische Behörden gegeben werden wie in Konstantinopel. Zudem sah sich jeder Konsul im syrischen Handelsgebiete gezwungen, eine Janitschareneskorte zu halten, die ihn begleitete, sein Leben verteidigte und vor allem nachts das Konsulat bewachte, worin die Waren der Kaufleute gestapelt lagen[2]. Von 1613—1617 betrugen die Einnahmen Pauws 22 418 Realen und 9 Asper, die Ausgaben dagegen 22 698 Realen und 51 Asper. In drei Jahren 1616—19 wuchsen de Keysers Schulden auf 6753 fl. und 12 st. an[3]. Und was für Defizite wiesen erst die Rechnungen Coys und Verhaers auf! Bei derartigen Finanzverhältnissen blieb den morgenländischen Konsuln, wollten sie nicht ihr Privatvermögen angreifen, kein anderer Ausweg, als nebenbei kaufmännisch tätig zu sein und für Verwandte oder befreundete Firmen Handelsgeschäfte zu machen. Nun waren ja die meisten der im Mittelmeergebiet befindlichen holländischen Konsuln und sämtliche Vizekonsuln von Haus aus Kaufleute, die das Amt — wie es in einer damaligen Denkschrift heißt — als „angenehme Zugabe" erhalten hatten. Sie glichen daher unsern heutigen Wahlkonsuln. „Consules missi" wurden nur nach den wichtigeren Plätzen entsandt, nach Aleppo, Smyrna, Algier und Tunis. Ob das holländische Konsulat in Venedig bis 1650 ein Berufskonsulat war, vermögen wir nicht zu entscheiden.

---

1 Vgl. darüber Kapitel II. Abschnitt 2.

2 Masson. p. 448.

3 Man bewilligte de Keyser 6000 fl. und bat, von weiteren Geldforderungen abzusehen.

So begreiflich und verzeihlich das Bestreben dieser Konsuln war, dem Vorbild der „consules electi“ zu folgen und sich einen Nebenverdienst zu verschaffen, so gefährlich konnte der Schritt für den Handel werden. Indem der Beamte als Faktor auftrat, ward er Konkurrent der ihm unterstellten Kaufleute. Durch seine Beziehungen zu den fremden Behörden, durch sein Ansehen und seinen oft nicht geringen Einfluß öffneten sich ihm vielerlei Wege, die zu betreten den andern Faktoren verwehrt war. Und wie leicht erlag ein schwacher Charakter der Versuchung, parteiliche Entscheidungen zu fällen, wie rasch ward er zum Mißbrauch der Amtsgewalt getrieben, wenn es galt, einen Vorteil wahrzunehmen oder der Konkurrenz zu schaden. Vergab sich der Konsul etwas, so fiel es gewöhnlich auf die „Nation“ zurück, auf die Kaufleute, die nach der Entfernung des schuldigen Beamten für seine Verfehlungen büßen mußten. Bei dem oben erwähnten Zerwürfnis zwischen Pauw und den Faktoren ward gegen den Konsul auch der Vorwurf erhoben, er habe sich nicht gescheut, Properhandel zu treiben, was der angegriffene Beamte keineswegs bestritt. Infolgedessen stellten angesehene Amsterdamer Handelsherren die Forderung auf, daß der holländische Konsul in Aleppo unter keinen Umständen Kaufmann sein oder einem Handelshause angehören dürfe[1].

In den Handelsplätzen der Levante pflegten die Konsuln bei wichtigen Anlässen alle Kaufleute und die Führer der gerade im Hafen liegenden Schiffe zu gemeinsamer Beratung zusammenzurufen. Es ist nicht recht ersichtlich, ob die holländischen Faktoren wie z. B. die Franzosen[2] verpflichtet waren, an den Versammlungen teilzunehmen, wo hauptsächlich Handelsfragen und Abwehr türkischer Übergriffe den Gegenstand der Debatte bildeten. Jedenfalls mußten die niederländischen Kaufleute ihren Konsul bei Besuchen begleiten, die er den Obrigkeiten abstattete.

---

[1] Vgl. über den Zwist Pauws auch S. 93 ff. und Anm. 4. Der französische Konsul erhielt 1614 80000 Realen, der venezianische 60000 R. „op een Schip in Commissie“.

[2] Masson, p. 451.

Die Vertretung der Republik lag in verschiedenen Mittelmeerplätzen nicht in Händen von Holländern, sondern wurde durch Eingeborene oder Kaufleute anderer Nationen ausgeübt. Vizekonsulate oder unwichtigere Posten pflegte Haga, zu dessen Ressort auch die Anstellung von Konsuln im Orient gehörte, mit Franzosen, Venezianern und Griechen zu besetzen, oder er bat den Konsul einer befreundeten Macht, die Vertretung der Niederländer als Nebenamt zu übernehmen. Man kann nicht sagen, daß die Faktoren unter den fremden Konsuln immer glücklich fuhren. Im allgemeinen vernachlässigten diese Beamten ihre niederländischen Schützlinge und waren nur zur Stelle, wenn sie Gebühren eintreiben konnten. Als das Konsulat von Aleppo nach Pauws Abreise eine Zeitlang vakant blieb und die Staaten Haga befahlen, den Posten einer geeigneten Kraft anzuvertrauen, mußte der Gesandte, da er so rasch keinen Ersatz zu schaffen vermochte, den französischen Konsul Viguier ersuchen, die holländischen Kaufleute zu vertreten. Sehr bald klagte die „Nation" dem Orateur ihr Leid, daß Viguier die Niederländer wie Untergebene behandle. Er legte ihnen z. B. Kontributionen auf, die zur Deckung alter Schulden eines französischen Gesandten dienen sollten[1]. 1624 ging Viguier seines Amtes verlustig, und um die Faktoren nicht neuen Gefahren auszusetzen, übergab Haga dem englischen Konsul Edward Kircham das Protektorat. Mit dieser Maßregel waren aber die Amsterdamer Kaufleute nicht einverstanden. Wenn auch Haga versicherte, Kircham sei stets „ein refugium und asylum" der Holländer gewesen, man wollte das Amt nicht länger in fremden Händen wissen und setzte es durch, daß Cornelis Witsen, der Sohn des Amsterdamer Bürgermeisters, zum Nachfolger Pauws bestimmt wurde. Wir führen das nur an, um zu zeigen, wie schwer es war, selbst das Hauptkonsulat im Orient andauernd mit geborenen Holländern zu besetzen.

Den niederländischen Gesandten und Konsuln bereitete ihr Amt infolge der geschilderten Schwierigkeiten und der geringen Anerkennung mehr Kummer als Freude. Nicht einmal Haga

---

[1] Haga an d. Generalst., 15. Oktober 1624.

fand während seiner Tätigkeit in Konstantinopel ungeteilten Beifall. In kaufmännischen Kreisen war man zeitweise nicht gut auf den Orateur zu sprechen und warf ihm vor, er denke bei allen Handlungen nur an den eigenen Vorteil[1]. Die Konsuln aber schwebten meist zwischen Hammer und Amboß. Kaufleute und Schiffer betrachteten sie als Staatsbeamte, für deren Unterhalt die Regierung Sorge tragen sollte, während die Generalstaaten in ihnen lediglich Vertreter des Handels- und Schifferstandes erblickten und daher diesen Berufsklassen die Lasten aufbürden wollten.

In der nachstehenden Liste haben wir die Namen der holländischen Gesandten und Konsuln, die während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts im Süden tätig waren, angeführt und die Dauer ihres Aufenthaltes, soweit sie sich feststellen ließ, verzeichnet. Bei dem lückenhaften Material darf diese Zusammenstellung keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen, auch können wir für die Richtigkeit der Ziffern nicht immer Garantie leisten.

A. Die Gesandten.

1. In Konstantinopel:

1612—1639 Cornelis Haga.
1639—1647 Hendrick Cops.
1647—1654 Nicolo Gisbrechti.
1655—1665 Levinus Warnerus.

2. In Venedig:

1622—1627 Johan Berck.
1627—1636 Willem van Lyere.

B. Die Konsuln und Vizekonsuln.

1. Im osmanischen Reiche.

a) Aleppo:

1613—1621 Cornelis Pauw.
1626—1627 Cornelis Witsen[2].

---

[1] Z. B. in einer Eingabe, welche die Amsterdamer Kaufleute am 18. März 1625 den Staaten von Holland und Westfriesland übergaben.

[2] Da 1627 Witsens Vater in Amsterdam gestorben war, erlaubten die Staaten dem Konsul nach Hause zu reisen. Er sah das

b) Alexandretta:

1613—1617	Pieter Chevali.
	Bernaerdyn About.
	Gio Bartholo[i] Andreae.
	Anthonio Grandi[1].

c) Cypern:

1613—1614	Giacomo Mille.	Vizekonsuln.
1614	Willem Pynas.	
1615—1616	Cornelis van Ostayen.	
um 1623	Pietro Savioni.	
1626—1633	Daniel van Steenwinckel.	

d) Akkon:

Ende der 20er Jahre Abraham Aertsen.

e) Smyrna:

1616—1630 ?	Nicolo Orlandi[2].	Vizekonsuln.
1635— ?	Duca di Giovanni.	

f) Ägypten[3]:

1633	Santo Segezzi.

g) Algier:

1616—1624	Wynant de Keyser.
1625—1629	Pieter Maertensz. Coy.

Morgenland nicht wieder. Die vorliegenden Berichte verschweigen, warum Witsen in den Niederlanden blieb. Wahrscheinlich reizte es ihn nicht, den häuslichen Frieden noch einmal gegen Mühsal und unerfreuliche Arbeit einzutauschen. So leitete er eine Zeitlang das syrische Konsulat von Amsterdam aus. Sein Vertreter in Aleppo ward Jan van Peenen.

[1] Rechnungsablage Pauws 1613/17.

[2] Möglicherweise war Nicolo Orlandi schon 1613 oder 1614 mit der Wahrnehmung des Vizekonsulates beauftragt. Sein Name begegnet uns 1616 zum ersten Male in den Akten, vgl. Beilage bei Hagas Schreiben vom 17. Nov. 1616. Wen der Gesandte auf Chios und „dort, wo es ihm nötig schien", anstellte, wissen wir nicht, da die Namen nicht genannt werden.

[3] Ob in Kairo oder Alexandria bleibt dahingestellt.

h) Tunis:

1616—1619	Caspar van Aken[1].
1625—1629	Lambert Verhaer.

2. In Marokko:

1605—1609	Pieter Maertensz. Coy.
1636—1638	Juriaen van Bystervelt[2].
1643—1644	Hendrick Dopper.
1650— ?	David de Vries[2].

4. In Italien.

a) Livorno:

1612—1625	Johan van Dalen.
1625—1633	Cornelis Berck.
1633—1640	Gillis Reiniersz.
1640—1643	Francisco van der Straten.
1643—1672	Pieter van der Straten.

b) Genua:

1615—1622	Nicolaes van Ryn.
1622—1648	Hendrick Muilman.
1648—1657	Albert Muilman.

c) Venedig:

1614—1624	Gillis Ouwercx.
1633—1648	Josua van Sonnevelt.
1648—1687	Giacomo Strycker.

d) Zante (zu Venedig):

1619—1640	Leonart Steffen Engelbronner.
1645—1650	Christomo Pirsilla.

e) Kandia (zu Venedig):

1625— ?	Hans Goedeweert de Jonge[3].
1642— ?	Franz Joosten van Hoorn[4].

---

[1] Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 3. p. 349.

[2] Beide in Saleh.

[3] Die erste Nachricht von einem niederländischen Konsulate auf Kandia stammt aus dem Jahre 1619. Der nicht genannte Konsul bat die Hochmögenden um Erteilung weitgehender Machtbefugnisse.

[4] Er verließ den Posten wahrscheinlich nach Beginn des kandischen Krieges.



f) Messina:

1617	Simon le Maire.
1648	Jan Pietersz. Poulenburch[1].

g) Neapel:

1648	Nicolo Warmont.

h) Cagliari:

1648	Hendrick Gerritsz.

4. In der Provence.

a) Toulon:

1623—1632	Simon Grasson.
1632—1634 ?	Jan Lancelot.

b) Marseille:

1623—1641	Rochus Engelbert Couwenhoven[2].
1642—1647	Jean Baptiste Poitiers.
1648—1659	Daniel de Latseur.

5. In spanischen Gebieten:

a) Sevilla:

1615	Johan van Hoorn[3].
1648	Isaacq van Swanenburch[4].

b) Cadiz:

1648	Jacob van den Hove.

c) Malaga:

1648	Maerten Symons Hoochwout.

d) Alicante[5]:

1648	Johan de la Palma.

---

[1] Res. d. Generalst., 28. Mai 1648. Darin alle Konsuln verzeichnet, die im Friedensjahre in spanischen Handelsgebieten angestellt wurden.

[2] Er wurde 1628 zum Konsul in der Provence ernannt.

[3] Van Hoorn war nur provisorisch mit der Führung der Geschäfte betraut. Vgl. Commissieboek 1615 fol. 306.

[4] Sein Sitz befand sich in San Lucar.

[5] Zu seinem Bezirke gehörten Cartagena und die Balearen.

Kapitel II.

Handel und Schiffahrt der Holländer im Mittelmeergebiet.

Die früheste Notiz über Anbahnung von direkten Handelsbeziehungen zwischen Holland und den Ländern am südlichen Binnenmeere liegt uns in der Hoorner Chronyk vor. Wir haben in der Einleitung den Bericht des Velius bereits benutzt und möchten hier hinzufügen, daß die von ihm angegebene Zahl 1590 allgemein als Anfangsjahr des holländischen Mittelmeerverkehrs, der „Straatvaart" angenommen wird. Damit soll jedoch keineswegs gesagt sein, daß die holländische Flagge nicht schon vorher im Mittelmeer geweht hat. Das südliche Gewässer war den niederländischen Schiffern wohlbekannt, denn an der Expedition Karls V. gegen Tunis hatten 4 Enkhuizener Segler teilgenommen[1].

1. Der Verkehr mit Südeuropa in den Jahren 1590—1610.

Über das erste Jahrzehnt des niederländischen Mittelmeerhandels geben die Quellen nur ungenügenden Aufschluß. Man gewinnt wohl den Eindruck einer rasch fortschreitenden Bewegung, aber die treibenden Kräfte bleiben unsichtbar, und vergebens suchen wir nach Berichten über die Gründung von Faktoreien

[1] De Jonge, Nederl. en Venetie, p. 296 f.

und die Tätigkeit holländischer Kaufleute im Süden. Für die ersten 4 Jahre bietet uns wieder die vortreffliche Chronik von Hoorn einige Anhaltspunkte[1]. 1591 meldet Velius die Abfahrt von 15 bis 16 Schiffen nach der Straße von Gibraltar und fügt hinzu, daß die Reeder sehr viel Geld verdienten, da hohe Frachten bezahlt wurden. Im nächsten Jahre „hielt die Fahrt noch an", aber im Dezember 1593 ward ein Teil der für das Mittelmeer bestimmten Schiffe durch Sturm bei Texel vernichtet. Die Zahl der verunglückten Segler betrug nach Velius 40, darunter seien auch 4 oder 5 Hoorner Fahrzeuge gewesen. Van Meteren schätzt die Stärke der damals bei Texel und im Vlie zur Ausfahrt bereitliegenden Handelsflotte sogar auf 140 Segel[2], ein deutliches Zeichen für das rasche Wachstum der Straatfahrt. Wenn Berg van Middelburgh der Ansicht ist, daß bereits 1591 und 1592 400 holländische Kornschiffe ins Mittelmeer gesegelt sind[3], so möchten wir mit de Jonge die Richtigkeit dieser Angabe ernstlich bezweifeln. Eher würde die Mitteilung Bors, wonach 1597 über 400 große Kauffahrer aus Holland und Seeland den Kurs nach der Straße von Gibraltar gelenkt haben[4], Glauben verdienen. Im gleichen Jahre sind auch die ersten holländischen Schiffe vom Mittelmeer in direkter Fahrt durch den Sund gegangen[5].

Sodann erfahren wir aus den Resolutionen der Generalstaaten, daß 1596 ein venezianischer Edelmann Francesco Moresini im Haag erschien und die holländische Regierung um Erlaubnis bat, 3000 Lasten Weizen ausführen zu dürfen[6]. Man bewilligte ihm aber nur den Export von 1500 Lasten Korn. Zur selben Zeit war ein anderer Vertreter Venedigs in Amsterdam

---

[1] p. 490 ff.

[2] Meteranus novus I. p. 717.

[3] De Nederlanden en het Hanze-verbond, p. 382. De Jonge, Nederl. en Venet. p. 302. Bor, IV. p. 16 behauptet, 1591 habe die Zahl der Mittelmeerfahrer mehr als 200 betragen.

[4] Nederl. Oorlog. IV. p. 306.

[5] Sundzollregister, Schiffahrtstabellen I. p. 154 f.

[6] Res. d. Generalst., 21., 22., 24. Nov. 1596; de Jonge, p. 3 f., 302.

anwesend, um auf Befehl des Dogen Marino Grimani den Bau eines großen Seglers zu überwachen, der Getreide nach der Adria bringen sollte [1].

Endlich liegt uns in dem Werke van Meterens die wichtige Notiz vor, daß der türkische Sultan im Jahre 1598 den Holländern gestattete, unter französischer Flagge die morgenländischen Handelsplätze zu besuchen [2]. Der Geschäftsträger Heinrichs IV. hatte den Kaufleuten der befreundeten Macht diese Vergünstigung erwirkt.

Noch weniger sind wir über die Weiterentwicklung des holländischen Mittelmeerverkehres in dem folgenden Zeitraum von 1600 bis zum Abschluß des zwölfjährigen Waffenstillstandes unterrichtet. Fördernd wirkten auf die Straatfahrt jedenfalls die rigorosen Maßnahmen Philipps III. ein, der auf Anraten Lermas 1603 von allen Schiffen und Waren, die in irgend einem Zusammenhang mit den Niederlanden standen, einen Zuschlagszoll von 30 Prozent verlangte. Wohl war der König im Interesse seines Landes gezwungen, den Kornfahrern der Rebellen die pyrenäischen Häfen wieder zu öffnen [3], aber die Schiffer mußten sich verpflichten, keine Rückladungen dort zu nehmen. Diese Bestimmung genügte, um eine Neubelebung des iberischen Handels von vornherein zu vereiteln. Einzelne Kaufleute setzten freilich den Verkehr unter fremder Flagge fort oder sandten hansische Schiffe für ihre Rechnung nach Spanien, andere siedelten nach Rouen, nach Emden und Hamburg über, weil sie ihre Beziehungen zum Reiche Philipps nicht abbrechen wollten [4].

Mit Recht hat de Jonge betont, daß durch den glänzenden Sieg, den Heemskerck 1607 vor Gibraltar erfocht, das Ansehen der jungen Republik bei den Mittelmeervölkern beträchtlich erhöht wurde [5]. Dieser Erfolg gab auch den Seeleuten neuen Mut, das von Piraten aller Nationen heimgesuchte südliche Binnenmeer zu befahren. So schwere Verluste manche Firma

---

[1] De Jonge, p. 301.
[2] Meteranus novus, I. p. 827 f.
[3] Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 2, p. 87.
[4] Ebenda.
[5] Nederl. en Venet. p. 303.

durch die Korsaren erlitt, so treffliche Fahrzeuge 1609 Simon Danser und Warde zum Opfer fielen, die niederländische Flagge ließ sich aus den dortigen Gewässern nicht mehr vertreiben. Als der Waffenstillstand mit Spanien geschlossen ward, stand der holländische Handel im Süden bereits auf festen Füßen, gab es kaum einen Markt von Bedeutung an der französischen, italienischen und osmanischen Küste, der nicht Holländer zu seinen Besuchern gezählt hätte.

2. Verkehrsgebiete und Verkehrsplätze der Holländer im westlichen und östlichen Mittelmeerbecken. (1610—1650.)

Mit dem Erscheinen Hagas in Konstantinopel beginnen auch für die Geschichte des Handels die Quellen reichlicher zu fließen. Obwohl in den Berichten dieses hervorragenden Diplomaten die politischen Fragen den breitesten Raum einnehmen, so sind die kommerziellen Verhältnisse nicht zu kurz gekommen. Leider beschränken sich Hagas Mitteilungen, die durch Briefe der Konsuln Pauw und Witsen wichtige Ergänzungen erfahren, hauptsächlich auf die Vorgänge im östlichen Mittelmeerbecken, während uns für den westlichen Teil, wo der Straathandel seinen Hauptsitz nahm, ein nicht annähernd gleichwertiges Material zur Verfügung steht. Es ist zu beklagen, daß die niederländischen Konsuln in Genua und Livorno den Staaten nur schrieben, wenn Geldnot sie drückte, oder wenn die Gebühren nicht richtig bezahlt waren. Gewiß sind manche Berichte verloren gegangen. Auch muß zur Entschuldigung der Konsuln angeführt werden, daß in beiden Städten monatelang nichts vorfiel, was einer Meldung bedurft hätte. Der italienische Verkehr bewegte sich in viel ruhigeren, sicheren Geleisen als der Levantehandel, und Störungen, wie sie im Morgenlande täglich vorkommen konnten, waren auf der apenninischen Halbinsel außergewöhnliche Ereignisse. Da die Generalstaaten kommerzielle Verwickelungen gewöhnlich den Kaufleuten zur Lösung überließen und sich um die Abstellung solcher Beschwerden wenig kümmerten, sandten die Konsuln einzelne Berichte wahrscheinlich gleich nach Amsterdam.

Wie gesagt, die noch vorhandenen Schreiben aus Genua und Livorno enthalten dürftige Notizen, die uns von dem dortigen Geschäftsverkehr keinen rechten Begriff geben. Wesentlich besser sind wir über Hollands kommerzielle Beziehungen zu Venedig orientiert, einmal weil die Republik im engen Verbande mit dem niederländischen Gemeinwesen stand, und zweitens, weil neben dem Gesandten ein holländischer Konsul in der Markusstadt tätig war. Die übrigen Handelsstädte übergehen die Quellen fast mit Stillschweigen, und nur hie und da werden Civitavecchia, Neapel, Messina, Palermo sowie kleinere Orte an der Ostküste Italiens in den Briefen erwähnt. Trotzdem ist es möglich, die Bedeutung der einzelnen italienischen Plätze für den holländischen Handel zu erkennen. Den Mittelpunkt des ganzen Verkehrs bildete Livorno, das Masson treffend als Generaldepot der Holländer und Engländer in Südeuropa bezeichnet hat[1]. Da die Stadt ein Freihafen war und Kaufleuten aller Nationen und Religionen das größte Entgegenkommen bewies, entfaltete sich hier ein schwunghafter Handelsverkehr. Die zentrale Lage Livornos tat das ihrige, den Ort zum wichtigsten Marktplatz für den Warenaustausch zwischen Orient und Okzident zu machen. Die Juden Toskanas traten in lebhaften Geschäftsverkehr mit den jüdischen Kaufleuten der Barbareskenstaaten, die Sklaven und große Mengen von Prisen nach Livorno verkauften[2]. Kehrten niederländische Fahrzeuge aus dem Morgenlande heim, so löschten sie hier einen Teil der Levanteartikel, während die nach dem Osten segelnden Schiffer sich mit spanischen Silberrealen versahen, die im osmanischen Reiche als Hauptzahlungsmünze fungierten. Infolge des starken niederländischen Schiffsverkehrs war die Stadt als Treffpunkt für heimreisende Straatfahrer vorzüglich geeignet. Hier warteten die Schiffer aufeinander, bis sich eine genügende Zahl zusammengefunden hatte, um dann gemeinsam die Fahrt nach den Niederlanden anzutreten. Trotz der direkten Verbindung mit der

[1] Hist. du commerce français, p. 124.

[2] Grammont, p. 234.

Levante kauften die holländischen Importeure morgenländische Produkte, wie Baumwolle, Drogen, Galläpfel, Gewebe, tripolitanische Seide usw., sehr häufig in Livorno ein.

Eine nicht unbeträchtliche Zahl niederländischer Firmen hatte in dem florentinischen Hafen Filialen errichtet oder Vertreter angestellt, ein Vorzug, dessen sich Genua nicht rühmen durfte. Es ist zweifelhaft, ob in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts niederländische Kontore dort bestanden. Ein durchaus glaubwürdiges Schreiben von Amsterdamer Kaufleuten (1627) betont die Notwendigkeit eines holländischen Konsulates in Genua, weil in dieser Stadt jede kaufmännische Vertretung fehle[1]. Zu gleicher Zeit beleuchtet der Brief die Verschiedenheit des niederländischen Verkehrs in Genua und Livorno. Auf ein holländisches Fahrzeug in Genua kämen acht, ja noch mehr Schiffe in Livorno! Danach hätte sich der toskanische Verkehr also wie 8 : 1 zum genuesischen verhalten. Daß der Unterschied erheblich geringer sein konnte, werden wir an Hand der Statistik von 1646/47 nachweisen.

J. C. de Jonge hat in seinem Werke „Nederland en Venetie“ auch den Handelsbeziehungen der beiden Republiken ein besonderes Kapitel gewidmet und die Gründe dargelegt, warum dem 1619 geschlossenen Defensivbündnisse kein Handelsvertrag folgte, warum auch in späterer Zeit nie davon die Rede war[2]. Venedig hielt im 17. Jahrhundert starrköpfig an den Maximen seiner alten Handelspolitik fest, trotzdem sich die kommerziellen Verhältnisse im Mittelmeergebiet völlig verschoben hatten. Die Handelssuprematie lag nicht mehr in den Händen der stolzen Signoria. Kräftigere Völker, Franzosen, Engländer und Niederländer stritten um die kommerzielle Vorherrschaft im südeuropäischen Verkehrsgebiete und traten als gefährliche Konkurrenten auf den levantischen Märkten auf. Doch die Republik von San Marco schloß ihre Augen und wollte zu rechter Zeit nicht einsehen lernen, was trübe Erfahrungen sie

---

[1] Remonstrantieboek, I. p. 23 ff.

[2] p. 283 ff.

später lehrten. Noch immer betrachtete sich die Signoria als unumschränkte Gebieterin der Adria. Fremde Kriegsschiffe durften nur mit Erlaubnis der venezianischen Regierung diese Gewässer befahren, was freilich die Barbaresken nicht hinderte, wiederholt in den Golf einzudringen und Küstenorte zu plündern, was den Herzog von Ossuna geradezu reizte, die neapolitanische Flotte hier kreuzen zu lassen.

Toleranter zeigte sich der Senat gegenüber ausländischen Kauffahrteischiffen, wenn auch die Fremden bei jeder Gelegenheit fühlen mußten, daß er in ihnen lästige Nebenbuhler sah. Durch hohe Zölle, durch schikanöse Behandlung der Kaufleute bei der Zollabfertigung, durch Maklerzwang und andere kleinliche Polizeimaßregeln suchte man Ausländern den Zugang zu erschweren. Als eine Art von Gnadenbeweis sollten sie es empfinden, daß die Signoria ihre Teilnahme am venezianischen Handel duldete. Von solchen Anschauungen durchdrungen, wichen die Senatoren sorgsam allen Bestrebungen aus, die auf Handelstraktate hinzielten. Nur mit der Türkei hatten sie einen derartigen Vertrag schließen müssen, weil die Zukunft des venezianischen Levantehandels auf dem Spiele stand. Zweimal klopften die Holländer vorsichtig bei den weisen Vätern von San Marco an, ohne zu einem Resultate zu gelangen[1]. Venedig wollte keine kommerziellen Vereinbarungen mit dem wirtschaftlich weit überlegenen Bundesgenossen treffen, damit er nicht zu mächtig in der Adria werde.

Den Handelsneid der Venezianer spürten die niederländischen Kaufleute überall, wo sie mit den Verbündeten im Mittelmeergebiet zusammentrafen. Wie der Bailo und die venezianischen Konsuln den Interessen der Alliierten im Morgenlande entgegenarbeiteten, so tat der Senat sein Möglichstes, holländischen Schiffern den Aufenthalt in Venedig zu verleiden. Als 1617 Ossunas Flotte im adriatischen Meere erschien, wurde den Straatfahrern die Abreise untersagt. Ja, man zwang sie zu wochenlanger Untätigkeit, aus Furcht, die Holländer könnten dem

---

[1] De Jonge, p. 30 ff., 120, 287.

Feinde Proviant und Munition zuführen. Um die unfreiwillige und schwere Kosten verursachende Wartezeit abzukürzen, traten verschiedene niederländische Schiffer in den Dienst der Signoria. Die Rücksichtslosigkeit, mit der sie dort behandelt wurden, rief Unzufriedenheit und Erbitterung unter den Seeleuten hervor. Schiffer und Matrosen beschwerten sich über die Knauserei der Venezianer sowie über die mangelhaften Soldzahlungen[1]. Aber Eifersucht und Mißgunst vermochten die holländischen Kaufleute nicht abzuschrecken, sich immer wieder in Venedig einzustellen, ihre Waren feilzubieten und die Erzeugnisse des venezianischen Gewerbefleißes dafür in Empfang zu nehmen. Die Niederländer wußten nur zu gut, daß der Markusstaat die Cerealien der Ostseeländer gar nicht missen konnte, daß Fische und vor allem Kriegsmaterial starke Nachfrage auf dem venezianischen Markte fanden.

Nach den Angaben des Konsuls Gillis Ouwercx ankerten im Februar 1616 gleichzeitig 18 niederländische Kauffahrer auf der dortigen Reede[2], und im April desselben Jahres erschienen zehn Schiffe, die sizilianisches und anderes Getreide brachten[3]. Im März 1617 lagen wiederum zehn Fahrzeuge unter holländischer Flagge im Hafen. Davon segelten fünf mit Stückgütern nach den Niederlanden, während die übrigen als Kriegsschiffe von der Signoria gechartert wurden[4]. Gegen Ende des Jahres 1617 oder Anfang 1618 löschten sieben „schöne" Kauffahrteischiffe spanische Wolle in Venedig[5], und im Mai 1621 passierten nicht weniger als 26 wohlmontierte Segler die Lagunen[6]. Rechnet

---

[1] Vgl. darüber Briefe des Konsuls G. Ouwercx an d. Generalst., 10., 17. März, 3. Juni, 6. Juli 1617; 19. Januar, 2., 23. März, 6., 27. April, 4. Mai, 27. Juli 1618; 25. Jan., 22. Febr., 7., 21. Juni, 14., 26. Juli 1619 usw.

[2] An d. Generalst., 19. Febr. 1616.

[3] An d. Generalst., 29. April 1616.

[4] An d. Generalst., 10., 17. März 1617.

[5] An d. Generalst., 5. Jan. 1618.

[6] An d. Generalst., 7., 21. Mai 1621. Alle statistischen Angaben auch bei de Jonge, p. 307.

man die Schiffe hinzu[1], die von der venezianischen Armada angehalten wurden, weil sie im Verdacht standen, Handel mit den Untertanen Ossunas zu treiben, so ergibt sich, daß wir es hier mit einem lebhaften Verkehr zu tun haben. Und diese Regsamkeit blieb, solange der 30jährige Krieg die Landverbindung zwischen Venedig und Deutschland störte, solange venezianische Seide und Seidenwaren für unübertroffen galten[2]. Gleichwohl war die Schiffsfrequenz in jedem Jahre verschieden, da sie allein von der Handelsbewegung abhing. Nach einem kaufmännischen Gutachten von 1634 besuchten in manchen Jahren zehn bis zwölf Schiffe Venedig, während zu anderen Zeiten weit über zwanzig Fahrzeuge kamen, bisweilen aber die Zahl nicht einmal zehn erreichte[3].

Neben Livorno, Genua und Venedig traten die übrigen Häfen der apenninischen Halbinsel im holländischen Handelsverkehre zurück. Neapel, Messina und andere süditalienische Seestädte waren als spanische Besitzungen viel schwerer zugängig. Fahrten, die dorthin unternommen wurden, verlangten Anwendung umfassender Vorsichtsmaßregeln, weil man stets auf Beschlagnahme des Schiffes und Mißhandlung oder Einkerkerung seiner Mannschaft gefaßt sein mußte. Daher bedienten sich die Seeleute bei derartigen Unternehmungen gewöhnlich fremder Flaggen und falscher Pässe.

Zur Zeit des Waffenstillstandes mit Spanien erschienen die Holländer sehr häufig in Süditalien. Ihre rührige Schiffahrt bemächtigte sich des sizilianischen Kornvertriebes und versorgte andere italienische Plätze, namentlich Neapel, mit diesem Getreide. Auch nach dem Wiederbeginn des Krieges hielten die Niederländer an dem gewinnbringenden Verkehre fest. Im März des Jahres 1622 fuhren ein Enkhuizener und zwei Emdener Schiffer nach Neapel, um im Auftrage der Stadt Getreide aus Sizilien zu holen[4]. Was die Holländer immer wieder nach Unteritalien zog,

[1] Die genaue Zahl ist nicht festzustellen.
[2] De Jonge, p. 311.
[3] Beilage Nr. IX.
[4] Johan van Dalen (Daell) an d. Generalst., 28. März 1622.

waren die hohen Frachten, die der Kornhandel abwarf. Mochten auch spanische Gouverneure, wie der Herzog von Ossuna, holländische Schiffe in ihre Marine einreihen und die Matrosen zum Kriegsdienst pressen, das von den Spaniern ausgesogene Neapel bedurfte der Cerealienzufuhr über See. Und wer konnte sie besser leisten als die Niederländer, deren Mittelmeerschiffahrt sich von Jahr zu Jahr vergrößerte?

Leider sind die Nachrichten über die Handelsverbindung der Republik mit den unteritalischen Gebieten so spärlich, daß wir nicht einmal sagen können, ob von 1621 bis 1640 ein direkter Verkehr zwischen Neapel und Holland stattgefunden hat. Die Eintragungen in der unter den Beilagen aufgenommenen Verlustliste[1] sowie die statistischen Nachweise von 1646/47[2] bezeugen uns, daß in den 40er Jahren holländische Schiffe Bilder, Bücher, Drogen, Farbhölzer, Gummi, Indigo, Pfeffer, Leder, Leinen- und Wollstoffe, Metalle und Metallfabrikate, um nur die wichtigsten Artikel zu nennen, einführten, während sizilianisches Getreide den Hauptgegenstand der Ausfuhr bildete. 1646 meldete Johan Reynst aus Paris, er habe vernommen, daß gegenwärtig 12 bis 15 niederländische Segler im Hafen von Neapel lägen, die Getreide nach Valencia bringen sollten. Zu dieser Zeit waren die Friedensunterhandlungen zwischen Philipp IV. und Holland bereits im Gange, so daß Kaufleuten und Schiffern der Republik in spanischen Häfen wenig Schwierigkeiten bereitet wurden. Der westfälische Friede räumte dann die letzten Hemmnisse beiseite und ebnete den Weg für eine gedeihliche Handelsentwicklung.

Wann die Niederländer zuerst in den Küstenplätzen des Kirchenstaates, in Ancona und Civitavecchia aufgetreten sind, wissen wir nicht. Während der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts war Ancona ein lebhaft besuchter Hafen, der mit großer Energie gegen die kommerzielle Unduldsamkeit Venedigs kämpfte

---

[1] Beilage Nr. X.

[2] Vgl. die im Exkurse veröffentlichte Exportliste.

und durch Vermittlung Ragusas am Levantehandel teilnahm[1]. Der Blüte Anconas verdankte das florentinische Haus Barberini, dem Urban VIII. angehörte, den größten Teil seines Vermögens[2]. Unter Clemens VII. verlor die Stadt ihre alten Privilegien, während Gregor XIII. die Ein- und Ausgangszölle beträchtlich erhöhte und dadurch Ancona unermeßlichen Schaden zufügte[3]. Zwar gab Sixtus V. den Anconitanern einige der geraubten Rechte zurück, aber auch er schädigte ihren Handel, indem er die Importzölle um zwei Prozent steigerte[4]. Kein Wunder, daß Ancona nach solchen Schlägen seine kommerzielle Stellung nicht mehr behaupten konnte und im 17. Jahrhundert zu einem wenig bedeutenden Hafenorte herabsank.

Urban VIII. hatte Civitavecchia zu einem Freihafen erhoben in der Hoffnung, hier ein neues Verkehrszentrum zu schaffen. Doch der „Erfolg entsprach mehr der Lage der Sachen“, schreibt Ranke, „als der Absicht des Papstes“[5]. Denn der Haupthandel der Stadt bestand in dem Ein- und Verkauf von Prisen, die algerische und tunesische Piratenschiffe dort löschten. Für den Verkehr der Holländer mit diesem Hafen des Kirchenstaates gibt die Verlustliste im Anhang immerhin kleine Belege. Wir erfahren, daß 1643 die Franzosen „den Dolphyn“ kaperten, der Korn vom päpstlichen Gebiet nach Genua brachte[6]. Aus demselben Jahre liegt uns ein Bericht des Konsuls Josua van Sonnevelt vor, wonach „der Papst“ zwei holländische Kauffahrer befrachtet hatte[7]. 1649 gerieten zwei nach Civitavecchia segelnde Straatfahrer und ein anderes Fahrzeug, das von dort mit Alaun nach Amsterdam unterwegs war, in die Gewalt französischer Korsaren. Auch 1650 wurde einem Niederländer die in Civita-

---

[1] Ranke, Päpste, I. p. 249. P. Herre, Mittelmeerpolitik im 16. Jahrh. Histor. Vierteljahrsschr. IX. Jahrg. 1906 p. 365.

[2] Ranke, Päpste II. p. 351.

[3] Päpste I. p. 258 ff, 281.

[4] Päpste I. p. 297, 305.

[5] Päpste II. p. 353.

[6] Beilage Nr. X.

[7] An d. Generalst., 18. Sept. 1643.

vecchia erhaltene Alaunladung abgenommen[1]. Es scheint, daß die römischen Alaunlager[2] eine besondere Anziehungskraft auf die Holländer ausgeübt haben, weil das Produkt dieser Gruben das türkische an Güte übertraf. Wie im Mittelalter verwandte man auch im 17. Jahrhundert Alaun als Beizmittel in der Färberei und Weißgerberei[3].

Von den italienischen Handelsstädten, die uns bei der Betrachtung des Warenverkehrs von 1646/47 noch einmal begegnen werden, wenden wir die Blicke nach den Häfen der Provence, nach Marseille und Toulon. Der treuen Fürsorge Heinrichs IV. und dem Umstande, daß in Marseille keine Eingangszölle erhoben wurden, hatte die Stadt ihre kommerzielle Blüte im ersten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts vornehmlich zu danken. Sie ward die „Königin des Mittelmeeres"[4] und das größte abendländische Magazin für Levanteartikel. Über 300 Schiffe lagen manchmal in ihrem Hafen. Italiener, Spanier, Franzosen, ja selbst Niederländer und Hansen deckten hier ihren Bedarf an orientalischen Erzeugnissen. Aber nach dem Tode Heinrichs ließ die Frequenz der Ausländer sehr bald zu wünschen übrig, die Schiffszahl verringerte sich, und je stiller der Verkehr in Marseille wurde, desto lebhafter ward er in Livorno. Man würde der französischen Regierung Unrecht tun, wollte man ihrer Zollpolitik allein die Schuld in die Schuhe schieben. Die Bürger von Marseille hatten redlichen Anteil daran. Sie wünschten, wie Masson mit Recht hervorhebt, einerseits Zollfreiheit, um fremde Schiffe anzulocken, andererseits waren ihnen die hohen Zölle gar nicht unangenehm, weil Holländern, Engländern, Italienern und Kaufleuten anderer

---

[1] Beilage Nr. X.

[2] Vgl. über ihre Geschichte den hübschen Aufsatz von G. v. d. Ropp, Zur Geschichte des Alaunhandels im 15. Jahrhundert. Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1900, p. 119 ff.

[3] Siehe auch Heyd, Levantehandel II. p. 550 ff.

[4] G. Fagniez, Revue historique 1881, B. XVI. Augustheft p. 43 ff. Über die Bedeutung des französischen Handels in dieser Periode vgl. Antoyne de Montchrétien, Traicté de l'oeconomie politique, Ausgabe v. Th. Funck-Brentano, Paris 1889.

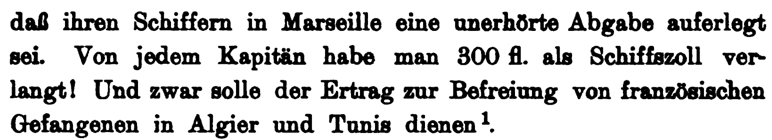
Staaten dadurch die Möglichkeit genommen wurde, morgenländische Produkte mit Gewinn in Marseille abzusetzen[1].

Auch über die Auflagen, welche die Stadt von den Fremden forderte, gibt Masson einen guten Überblick. Ludwig XIII. dehnte die seit 1544 in Frankreich für die Einfuhr von Gewürzen und Drogen bestehenden Taxen auf Marseille aus, trotzdem er dem Hafen am 1. September 1616 die alten Zollprivilegien garantiert hatte. Pro Quintal mußten die Importeure von allen Gewürzen zwei, von levantischem Alaun ein Real an die Pächter der Eingangszölle bezahlen, während die Drogen mit einem Wertzoll von vier Prozent belegt waren[2]. Dazu kamen die Abgaben, die man der französischen Admiralität zu entrichten hatte „pour le droit de visite", sowie eine Reihe kleinerer Gebühren[3]. Da viele dieser Zölle nur den Handel der Fremden trafen, und die Zollerhebung Unannehmlichkeiten, Reibereien, ja bisweilen große Zeitverluste verursachte, löschten die Schiffer Erzeugnisse des Morgenlandes lieber in Livorno, wo sie der freundlichsten Aufnahme gewiß sein durften. 1646 belastete der Magistrat sogar die Einfuhr von gesalzenen Fischen (pro Quintal waren zehn Sol zu erlegen) und schädigte dadurch einen der wichtigsten Handelszweige der Stadt. Denn die Marseillaisen verkauften den ihnen von englischen und holländischen Kaufleuten gelieferten Kabeljau an der spanischen und italienischen Küste und machten dabei vorzügliche Geschäfte[4].

Diesen Handelsverhältnissen war es wohl in erster Linie zuzuschreiben, wenn verhältnismäßig spät niederländische Konsuln in der Provence ernannt wurden. Der 1623 in Toulon mit den Konsulatsgeschäften betraute Kaufmann Simon Grasson[5] klagte den Staaten 1631 sein Leid und schrieb, das Konsulat habe geringen Wert, da gar nichts vorfalle. Drei Jahre vorher hatten sich Amsterdamer Kaufleute bei den Hochmögenden beschwert,

---

[1] Masson, p. 71.
[2] Masson, p. 64 f.
[3] Einzelheiten bei Masson, p. 68.
[4] Masson, p. 69. Montchrétien, p. 231 ff.
[5] Vgl. d. Liste d. Konsuln auf S. 65.



daß ihren Schiffern in Marseille eine unerhörte Abgabe auferlegt sei. Von jedem Kapitän habe man 300 fl. als Schiffszoll verlangt! Und zwar solle der Ertrag zur Befreiung von französischen Gefangenen in Algier und Tunis dienen[1].

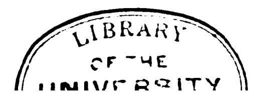
Gleichwohl muß der Schiffsverkehr der Holländer in Toulon während der 20er und 30er Jahre des 17. Jahrhunderts recht lebhaft gewesen sein. Es geht dies trotz der gegenteiligen Aussage Grassons schon daraus hervor, daß der Marseille benachbarte Hafen in den Schiffahrtsreglementen als Rendezvousplatz heimkehrender Kauffahrer angegeben wird. Sodann betonte die Staatenversammlung 1632 bei der Ernennung Jan Lancelots zum Konsul in Toulon, es müsse dort eine geeignete Kraft an Ort und Stelle sein, weil die Reede von so vielen Schiffen besucht würde[2].

Über den Warenverkehr der Holländer mit den provençalischen Häfen schweigen die Berichte, und erst in den 40er Jahren läßt er sich für eine kurze Zeitspanne feststellen. Wir dürfen wohl annehmen, daß die Kaufleute stets einen gewissen Prozentsatz der levantischen Produkte aus Marseille bezogen haben, weil dieser Hafen dem Norden näher und bequemer als das Morgenland lag. Wenigstens geschah es 1646/47. Auch erschwerten die vorhin geschilderten Zollplackereien nur den Import dieser Artikel auf fremden Schiffen, während man dem Export selbstverständlich keine Hindernisse in den Weg legte. Ob das Auftreten der französischen Korsaren die Schiffer zeitweise von Marseille und Toulon ferngehalten hat, vermögen wir nicht zu sagen. Jedenfalls brauchte die französische Marine große Quantitäten von Schiffsausrüstungsgegenständen und Kriegsmaterialien, und wir werden später sehen, welche Rolle diese Waren in dem Verkehr von 1646/47 gespielt haben.

Während uns die Quellen für die kommerzielle Verbindung Hollands mit Italien und der Provence gewisse Anhaltspunkte bieten, die Handelsbewegung zu verfolgen und die Wichtigkeit

---

[1] Res. d. Generalst., 16. März 1628.
[2] Res. d. Generalst., 5. Juli 1632.



der Verkehrszentren einigermaßen zu unterscheiden, ist es nicht möglich, über den Besuch der spanischen Häfen in der zweiten Hälfte des 80jährigen Krieges Auskunft zu geben. Wir haben hervorgehoben, daß die Aussperrungsmaßregeln Philipps III. dem Verkehr nach 1603 jede Bedeutung nahmen, daß sie ihn aber nicht völlig vernichten konnten. Wie sehr die Holländer an dem spanischen Handel hingen, dem sie nur mit schwerem Herzen entsagt hatten, zeigte sich, als der 12jährige Waffenstillstand abgeschlossen wurde. Sofort erschienen die niederländischen „Dickbäuche" auf allen Reeden der pyrenäischen Halbinsel wieder, man knüpfte die gelösten Beziehungen von neuem an und versorgte Spanien und Portugal mit den Erzeugnissen des Ostseegebietes und der heimischen Industrie. Aber die Einstellung der Feindseligkeiten schützte die Niederländer nicht vor Gewalttaten und schweren Verlusten. So wurden mehrfach Schiffer gezwungen, monatelang der spanischen Regierung zu dienen, wofür man ihnen als Entschädigung eine ganz unzureichende Geldsumme auszahlte. Andere Seeleute sahen sich plötzlich ihrer Fahrzeuge beraubt, weil der König Transportschiffe für Überführung von Moriskos nach der Berberei oder für Truppenablösung in Neapel brauchte. Einzelne Segler charterte man wider den Willen der Kapitäne und verstärkte mit ihnen die gegen die Korsaren von Algier und Marokko ausgesandten Geschwader. Nicht selten ließen die Hafenbehörden Schiffsvisitationen vornehmen, wobei gewöhnlich auf einen Teil der Ladung Beschlag gelegt ward. Die Erträge aus den Versteigerungen dieser Waren flossen natürlich in die königlichen Kassen. Manchmal verweigerte ein Präfekt holländischen Schiffern die Erlaubnis zur Abfahrt oder hielt die Fahrzeuge unter irgend einem Vorwande im Hafen zurück. Der Seemann Albert Cornelisz aus Middelburg klagte seiner Admiralität, man habe ihn 23 Wochen in Vianna festgehalten, so daß seine Zitronen- und Apfelsinenladung total verdorben sei[1]. Eine Anzahl hol-

[1] Brief der Admiralität von Middelburg an d. Generalst., 9. Okt. 1617.

ländischer Matrosen wurde sogar der Inquisition überliefert oder in den Kerker geworfen. 1618 griffen spanische Galeonen 12 niederländische und 8 englische Kauffahrer in der Straße von Gibraltar an, die sich aber energisch zur Wehr setzten und den Spaniern beträchtliche Verluste beibrachten[1].

Auch niederländischerseits wurden dem Verkehr mit Spanien während des Waffenstillstandes Hindernisse in den Weg gelegt. 1619 z. B. lehnten die Generalstaaten die Bitte von zwei Amsterdamer Kaufleuten[2] ab, einem sevillianischen Geschäftsfreunde Masten, Tauwerk, Manufakturen, Leinwand, Pfeffer, Gewürze und Kramwaren zu verkaufen[3], trotzdem in dem Gesuch ausdrücklich gesagt war, daß diese Waren nicht für die spanische Regierung, sondern für Westindien bestimmt seien.

Das Reichsarchiv im Haag bewahrt ein Verzeichnis aus demselben Jahre, worin der Gesamtverlust, den die Niederländer zu jener Zeit in Spanien und spanischen Gebieten erlitten, auf 2091762 fl. 12 st. berechnet wird[4]. Wir möchten gegen die Zuverlässigkeit dieser Angabe die gleichen Bedenken erheben, die wir früher bei der Besprechung der französischen Verlustliste geäußert haben.

Die spärlichen Berichte zeigen zur Genüge, wie scharf die Spannung zwischen Spanien und den sieben Provinzen auch in der Periode des Waffenstillstandes war, wie die Regierung Philipps III. alles daransetzte, die verhaßten Rebellen in ihrem Handel zu treffen. Mit den Waffen konnte der König der Republik wenig anhaben, aber er wußte wohl, welchen Eindruck

[1] G. Ouwercx an d. Generalst., 20. Juli 1618.

[2] Schreiben der Kaufleute Hans Claessen und Jan van Peenen an d. Generalst., 1619. Das Gesuch wurde am 15. März 1619 abgelehnt.

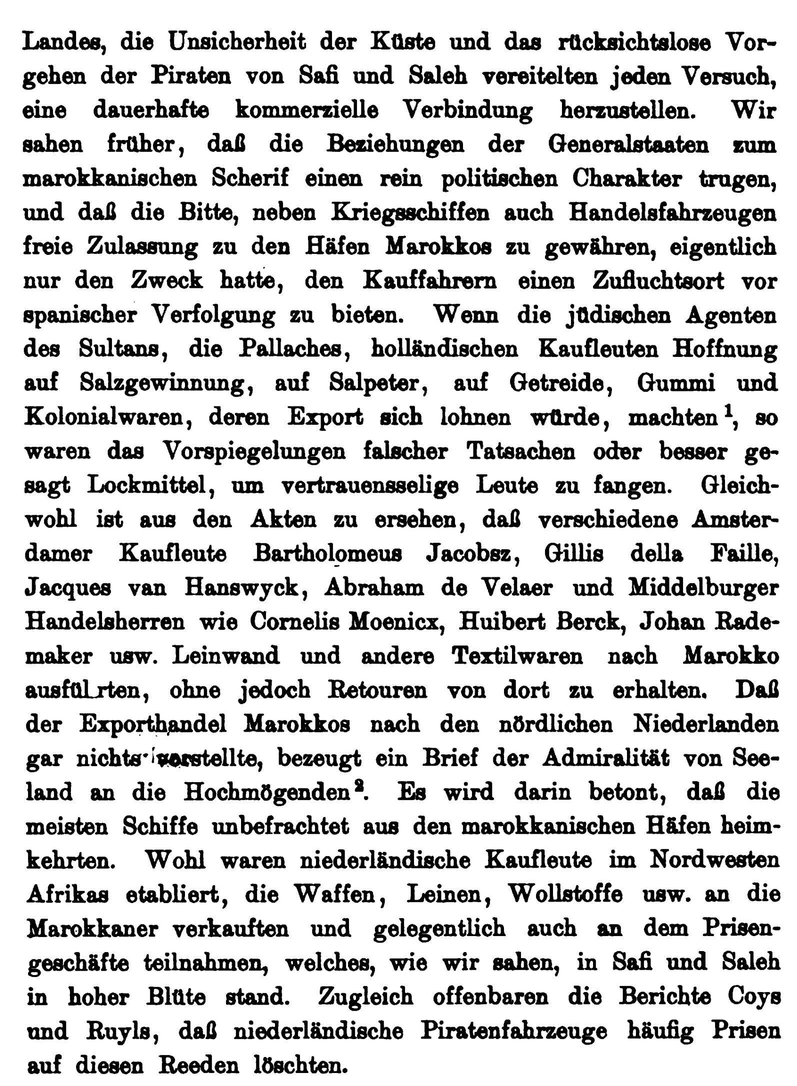
[3] Der sevillianische Kaufmann befand sich gerade in Amsterdam, um die Waren persönlich einzukaufen. Daraus ist wohl die Petition an d. Generalst. zu erklären.

[4] Diese Aufstellung, der wir den größten Teil der obigen Mitteilungen entnahmen, befindet sich in der Loketkas Admiraliteit Nr. 32.

Handelsstörungen in den Niederlanden hervorriefen, und welchen Schaden sie verursachten. Trotz alledem setzten die Kaufleute den Verkehr mit der pyrenäischen Halbinsel fort, bis dann der Wiederausbruch des Krieges im Jahre 1621 die meisten Schiffe verscheuchte. Auf dem Wege des Schleichhandels gelangten auch in der Folgezeit niederländische Erzeugnisse in das Land des Gegners, und ebensowenig hörte das amerikanische Silber auf, nach den nördlichen Niederlanden abzufließen. Wie hoch der Umsatz war, und wie viele Amsterdamer Firmen an dem iberischen Geschäfte teilnahmen, darüber liegt ein dichter Schleier gebreitet, der sich nur einmal ein wenig lüftet. Wir erfahren nämlich, daß in den 30er Jahren die Amsterdamer Bürgermeister Andries Bicker, Abraham Boom und Jan Cornelisz Geelvinck verschiedene mit Geschütz und Munition versehene Schiffe an den spanischen Monarchen verkauften. Darüber machte man sich in Amsterdam keine schweren Gedanken. Warum sollte der Gewinn, den der Verkauf dieser Fahrzeuge abwarf, allein den Konkurrenten, den Schweden, Dänen und Hansen zufallen[1]? Die Nachricht gibt zu denken. Wenn sogar die Häupter der Metropole die Verbindung mit dem Gegner aufrechterhielten, so betrieb vermutlich auch eine beträchtliche Zahl anderer Kaufleute den spanischen Handel während der Kriegsjahre weiter. Allerdings ließ im vierten Jahrzehnt die strenge Durchführung der Handelsverbote nach, man sah Niederländern, die sich auf iberische Reeden wagten, gelegentlich durch die Finger. Nachdem der westfälische Friede die spanischen Häfen wieder geöffnet hatte, fielen durch den Marinetraktat von 1650 die letzten Schranken, die dem niederländischen Verkehr mit Iberien noch im Wege standen. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ward Spanien, was es bereits im 16. Säkulum gewesen war, Hollands wichtigstes Absatzgebiet für baltische Produkte.

In dem Zeitraum von 1610 bis 1650 kann von einem regelmäßigen Handelsverkehr zwischen den Niederlanden und Marokko kaum die Rede sein. Die anarchischen Zustände des

[1] Elias, Vroedschap van Amsterdam I. Einleitung p. LXXXVI f.



Landes, die Unsicherheit der Küste und das rücksichtslose Vorgehen der Piraten von Safi und Saleh vereitelten jeden Versuch, eine dauerhafte kommerzielle Verbindung herzustellen. Wir sahen früher, daß die Beziehungen der Generalstaaten zum marokkanischen Scherif einen rein politischen Charakter trugen, und daß die Bitte, neben Kriegsschiffen auch Handelsfahrzeugen freie Zulassung zu den Häfen Marokkos zu gewähren, eigentlich nur den Zweck hatte, den Kauffahrern einen Zufluchtsort vor spanischer Verfolgung zu bieten. Wenn die jüdischen Agenten des Sultans, die Pallaches, holländischen Kaufleuten Hoffnung auf Salzgewinnung, auf Salpeter, auf Getreide, Gummi und Kolonialwaren, deren Export sich lohnen würde, machten[1], so waren das Vorspiegelungen falscher Tatsachen oder besser gesagt Lockmittel, um vertrauensselige Leute zu fangen. Gleichwohl ist aus den Akten zu ersehen, daß verschiedene Amsterdamer Kaufleute Bartholomeus Jacobsz, Gillis della Faille, Jacques van Hanswyck, Abraham de Velaer und Middelburger Handelsherren wie Cornelis Moenicx, Huibert Berck, Johan Rademaker usw. Leinwand und andere Textilwaren nach Marokko ausführten, ohne jedoch Retouren von dort zu erhalten. Daß der Exporthandel Marokkos nach den nördlichen Niederlanden gar nichts vorstellte, bezeugt ein Brief der Admiralität von Seeland an die Hochmögenden[2]. Es wird darin betont, daß die meisten Schiffe unbefrachtet aus den marokkanischen Häfen heimkehrten. Wohl waren niederländische Kaufleute im Nordwesten Afrikas etabliert, die Waffen, Leinen, Wollstoffe usw. an die Marokkaner verkauften und gelegentlich auch an dem Prisengeschäfte teilnahmen, welches, wie wir sahen, in Safi und Saleh in hoher Blüte stand. Zugleich offenbaren die Berichte Coys und Ruyls, daß niederländische Piratenfahrzeuge häufig Prisen auf diesen Reeden löschten.

So reichlich uns die Quellen mit Nachrichten über die Beziehungen Hollands zu Algier versorgen, so unergiebig sind

[1] Rapport von Albert Ruyl.

[2] De Castries, Sources inédites II. p. 518.

die Berichte in bezug auf die kommerzielle Verbindung zwischen Holland und dem nordafrikanischen Raubstaate. Schon daraus kann man entnehmen, daß die merkantilen Interessen der Niederländer in diesen Gebieten sehr geringfügig waren. Seit der Preisgabe des Landes an die Janitscharen und dem Aufschwung des Piratentums ging die Produktion Algiers Schritt für Schritt zurück. Zwar brachten die Eingeborenen Wolle, Häute, Wachs, Honig und Getreide auf den Markt der Hauptstadt[1], und warf die algerische Korallenfischerei reiche Erträge ab, allein der Export dieser Artikel hielt sich — von der Korallenausfuhr abgesehen — in recht bescheidenen Grenzen. Den Bewohnern Algiers lag nichts am Handelsverkehr mit dem Abendlande. Sie gewannen den Lebensunterhalt rascher und billiger auf der See. Die „grande course" ernährte nicht nur das Land, sie rief auch einen schwunghaften Sklaven- und Prisenhandel ins Leben. An diesem gewinnbringenden Geschäfte beteiligten sich Franzosen, Engländer, Niederländer wie Italiener und erwarben oder verkauften Güter, die vielleicht ihren eigenen Landsleuten gehört hatten. Doch den größten Vorteil zogen die algerischen Juden daraus. Sie sandten Sklaven und geraubte Güter nach Livorno oder Civitavecchia, wo die Ware reißenden Absatz fand.

Wenn wir auch aus den Briefen der Konsuln kein zusammenhängendes Bild von der kaufmännischen Tätigkeit der Holländer in Tunis und Algier erhalten, so lassen doch die Berichte kaum einen Zweifel darüber bestehen, daß die Haupteinfuhrartikel der Engländer[2] und Niederländer Pulver, Kanonen, Gewehre und Kriegsmaterialien aller Art waren. Die Versorgung des „Feindes der Christenheit" mit Waffen und Munition erregte das Mißfallen der strenggläubigen Kalvinisten im hohen Maße und veranlaßte die Generalstaaten wiederholt, mit Plakaten dagegen einzuschreiten. 1619 ward der Vorschlag gemacht, alle Schiffe, die an diesem ruchlosen Verkehre teilnähmen, als Prisen anzusehen[3]. Würde ein Schiffer beim Löschen von Kriegs-

[1] Mercier, Hist. de l'Afrique septentr. III. p. 150.
[2] Grammont, p. 187. Masson, Hist. d. Etabliss. p. 87 f.
[3] Die Eingabe in der Loketkas. Loq. V. Lit. W. Nr. 10.

material in Algier oder Tunis ertappt, solle ihn nach der Heimkehr die Todesstrafe treffen. Aber derartige papierne Drohungen machten auf Kaufleute und Kapitäne gar keinen Eindruck und hinderten sie nicht, das lukrative Geschäft weiter zu betreiben. Als charakteristisches Beispiel möchten wir einen Passus aus dem Briefe des Juden Isaak About mitteilen: „Vor vier Monaten", schreibt er Haga am 8. Oktober 1624 aus Tunis, „haben hier zwei holländische Schmugglerschiffe ‚de Waterhont' und ‚de Schaep' Masten, Ruder, Bretter, Pulver, Blei, eiserne Ketten, Handketten und sonstige Gerätschaften gelöscht, die zur Ausrüstung von Piratenfahrzeugen bestimmt sind. Einer der Schiffer wollte sogar Geschütze verkaufen. Alle christlichen Kaufleute fluchen deshalb über die Niederländer, sogar die Türken verwünschen uns!"

Auf die britischen Waffenlieferungen weist u. a. ein Schreiben hin, das Thomas Roe an den Staatssekretär Calvert im Jahre 1621 richtete: „They have at Algier upon the wharfe before and about the town 1000 peeces of our English iron ordinance[1]".

Ob Tripolis damals von niederländischen Handelsschiffen besucht wurde, entzieht sich unserer Kenntnis. Wahrscheinlich lieferte man auch dorthin Waffen und Kriegsmaterial.

Obwohl die noch vorhandenen Berichte im allgemeinen eine wenig befriedigende Auskunft über den Handel der Niederländer im westlichen Mittelmeerbecken geben, so lassen sie doch erkennen, daß den Grundstock des Verkehres der Warentausch zwischen Holland und Italien bildete, und daß Livorno, Genua und Venedig die stärkste Frequenz von holländischen Schiffern und Kaufleuten aufzuweisen hatten. Mit den genannten drei Städten konnten sich in dieser Hinsicht weder die übrigen italienischen Handelsplätze noch die provençalischen Märkte messen, von den spanischen und nordafrikanischen Häfen gar nicht zu reden.

Auch in der östlichen Hälfte des mittelländischen Meeres war die Teilnahme der Holländer am Handel und Verkehr wesentlich geringer. Trotzdem uns für die Levante ein ziem-

---

[1] Negotiations, p. 5.

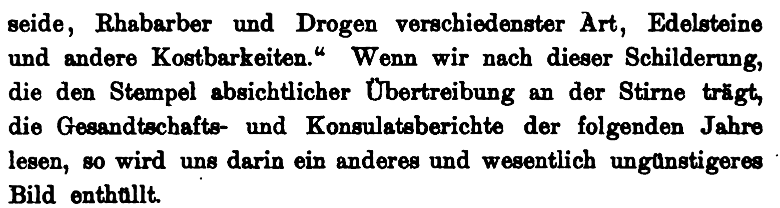
lich umfangreiches Material zur Verfügung steht, müssen wir unsere Darlegungen mit dem Ausdruck des Bedauerns eröffnen, daß über den Anfängen der morgenländischen Handelsbeziehungen Hollands ein fast undurchdringliches Dunkel schwebt. Im anderen Zusammenhang ist auf die wertvolle Mitteilung van Meterens Bezug genommen, wonach holländischen Kaufleuten im Jahre 1598 die Erlaubnis erteilt ward, als Frankreichs Schutzbefohlene Handel in den „Schalen"[1] der Levante zu treiben. Zwei Jahre später wußte der Gesandte Elisabeths die Pforte zu bewegen, den Niederländern auch die Führung der englischen Flagge zu gestatten. Die Folgen dieser Vergünstigung ließen nicht lange auf sich warten. Während die Holländer in einigen Häfen unter französischem Schutz blieben, ernannten sie in anderen den englischen Konsul zu ihrem Protektor, bis dann mit dem Erscheinen Hagas am goldenen Horn und der Errichtung von eigenen Konsulaten die Lage der holländischen Kaufleute im Osten eine durchgreifende Änderung erfuhr.

Nach einer merkwürdigen Denkschrift, die wir unter den Papieren Hagas fanden[2], soll sich der holländische Handelsumfang im ganzen Morgenlande vor dem Abschluß des niederländisch-türkischen Vertrags auf 4 Millionen fl. jährlich belaufen haben[3]. „Schiffahrt und Handel", beginnt das Schreiben, „sind im Morgenlande bedeutender als in Indien, auch kann man sein Geld im levantischen Handelsgebiete besser anlegen als im indischen. Der Orient liefert Baumwolle, mit der ganz Deutschland versorgt werden kann, er bietet uns Galläpfel, Indigo, Roh-

[1] „Schalen" franz. échelles, ital. scale di Levante = Staffeln des Morgenlandes. Eine auch in holländischen Quellen übliche Bezeichnung für die Handelsplätze im östlichen Mittelmeergebiet.

[2] Das Original ist nicht mehr vorhanden. Die Abschrift (von fremder Hand datiert: Januar 1611) enthält weder Ortsangabe noch den Namen des Verfassers. Die Eingabe wendet sich gegen die Übertragung des geplanten niederländischen Konsulates in Konstantinopel auf den Vertreter eines dort etablierten holländischen Handelshauses.

[3] „Den handel . . . ., die tegenwoordich wel is van veertich tonnen gouts, die daer jaerlicx verhandelt worden."



seide, Rhabarber und Drogen verschiedenster Art, Edelsteine und andere Kostbarkeiten." Wenn wir nach dieser Schilderung, die den Stempel absichtlicher Übertreibung an der Stirne trägt, die Gesandtschafts- und Konsulatsberichte der folgenden Jahre lesen, so wird uns darin ein anderes und wesentlich ungünstigeres Bild enthüllt.

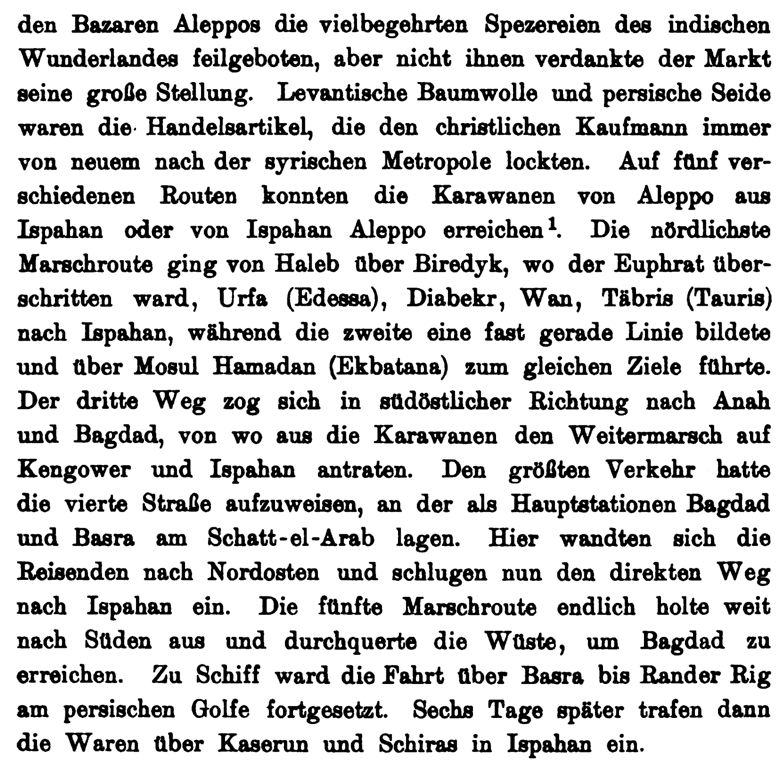
Der holländische Levantehandel konzentrierte sich in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts vornehmlich auf das syrische Handelsgebiet, neben dem Ägypten, Anatolien, die europäische Türkei, Morea und die Inseln im griechischen Archipel kaum in Betracht kamen. Die Beziehungen Hollands zum Pharaonenlande, um mit der westlichsten Provinz des osmanischen Reichs zu beginnen, bedürfen noch eingehender Untersuchung. Aus den wenigen Berichten, die das Levantearchiv im Haag bewahrt, geht nur hervor, daß die Holländer die ägyptischen Häfen Rosette und Damiette sowie Alexandria kaum besuchten. Ob in Kairo, dem Hauptmarkt des Landes, holländische Firmen Filialen gegründet hatten, bleibt dahingestellt. Seit der Entdeckung des Seeweges nach Indien und der Einverleibung der Nillande in das Türkenreich war die Blüte des alten ägyptischen Transitohandels dahin. Die drückende Herrschaft der Türken und die fürchterliche Ausbeutung der Provinz hatten in der Folgezeit dazu beigetragen, den Verfall Ägyptens zu beschleunigen. Aber in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts sahen Kairo und Alexandria recht häufig abendländische Kaufleute in ihren Mauern, weil hier neben den Landesprodukten wie Häuten, Baumwollgarn, Leinen, Flachs, Wachs, Natron und Reis[1], der nach christlichen Häfen allerdings nicht ausgeführt werden durfte, auch arabische und indische Erzeugnisse im Handel erschienen. Der Import dieser Produkte war mit großen Mühen und Kosten verbunden. Denn die Gewürze Indiens mußten dreimal im roten Meere umgeladen werden und demzufolge drei verschiedene Douanen passieren. Masson hat in seiner Geschichte des französischen Levantehandels den Reiseweg

[1] Masson, p. 409 f.

anschaulich beschrieben[1]. Die indischen Produkte kamen zunächst nach Mocha, wo Vertreter der türkischen und ägyptischen Importeure sie in Empfang nahmen und nach Djedda verschifften. Von dort gingen die Waren nach Suez weiter. Nachdem man sie in diesem Orte auf Kamele geladen hatte, trafen sie 2 oder $2^1/_2$ Tage später in Kairo ein. Es versteht sich von selbst, daß der schwierige und teure Transport die Drogen- und Gewürzpreise außerordentlich in die Höhe trieb. Daher war in der ägyptischen Zentrale die Nachfrage nach indischen Artikeln im allgemeinen unbedeutend. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts scheinen Franzosen und Venezianer die häufigsten Gäste in Kairo gewesen zu sein. Doch unterhielten Messina, Livorno, Genua und Ragusa einen lebhaften Verkehr mit Ägypten, der unter französischer Flagge betrieben ward[2]. Als Schützlinge Frankreichs werden auch Holländer und Engländer in einem französischen Konsularbericht von 1611 genannt. Einen sicheren Beweis von der Anwesenheit holländischer Kaufleute in Kairo liefert die Abrechnung Hagas über die in den Jahren 1629 bis 1632 erhaltenen Gesandtschaftsabgaben[3], wonach ihm 405 Realen aus der ägyptischen Kapitale übermittelt wurden. Auch ist kaum zu bezweifeln, daß die meisten der zwischen Italien und Ägypten hin und her segelnden Schiffe holländische Fahrzeuge gewesen sind, die von italienischen Firmen gechartert waren. Wir werden darauf noch einmal zurückkommen, wenn wir die Bedeutung der holländischen Mittelmeerschiffahrt zu prüfen haben.

Von allen Märkten des Morgenlandes hatte kein einziger einen derartigen Verkehr fremder Kaufleute zu verzeichnen wie Aleppo, die syrische Handelsempore. Freilich war die Stadt nicht mehr das „kleine Indien" des 14. und 15. Jahrhunderts, aber sie lag am Endpunkte alter nach Innerasien, Mesopotamien und Arabien führender Handelsstraßen und blieb dadurch, wenn auch in geringerem Maße als früher ein Schauplatz des morgen- und abendländischen Warentausches. Jahr für Jahr wurden in

[1] Masson, p. 410 ff.
[2] Masson, p. 400.
[3] Beilage Nr. VIII.



den Bazaren Aleppos die vielbegehrten Spezereien des indischen Wunderlandes feilgeboten, aber nicht ihnen verdankte der Markt seine große Stellung. Levantische Baumwolle und persische Seide waren die Handelsartikel, die den christlichen Kaufmann immer von neuem nach der syrischen Metropole lockten. Auf fünf verschiedenen Routen konnten die Karawanen von Aleppo aus Ispahan oder von Ispahan Aleppo erreichen[1]. Die nördlichste Marschroute ging von Haleb über Biredyk, wo der Euphrat überschritten ward, Urfa (Edessa), Diabekr, Wan, Täbris (Tauris) nach Ispahan, während die zweite eine fast gerade Linie bildete und über Mosul Hamadan (Ekbatana) zum gleichen Ziele führte. Der dritte Weg zog sich in südöstlicher Richtung nach Anah und Bagdad, von wo aus die Karawanen den Weitermarsch auf Kengower und Ispahan antraten. Den größten Verkehr hatte die vierte Straße aufzuweisen, an der als Hauptstationen Bagdad und Basra am Schatt-el-Arab lagen. Hier wandten sich die Reisenden nach Nordosten und schlugen nun den direkten Weg nach Ispahan ein. Die fünfte Marschroute endlich holte weit nach Süden aus und durchquerte die Wüste, um Bagdad zu erreichen. Zu Schiff ward die Fahrt über Basra bis Rander Rig am persischen Golfe fortgesetzt. Sechs Tage später trafen dann die Waren über Kaserun und Schiras in Ispahan ein.

Da keiner dieser Wege leicht zugänglich und frei von Gefahren war, mußten sich die persischen Händler und die nach Persien ziehenden Kaufleute stark bewaffneter Eskorten bedienen, die den Transport außerordentlich verteuerten. Trotzdem fiel manche Karawane in den Hinterhalt. Lebte doch eine ganze Reihe arabischer Emire von der Plünderung der ihre Gebiete passierenden Warenzüge[2]. Infolge der Unsicherheit der Verkehrsstraßen ließ sich die Reisedauer nie im voraus berechnen. Masson führt zwei Zeugnisse von Reisenden an, wonach der Franzose Tavernier 65 Tage gebrauchte, um von Aleppo nach Basra zu gelangen, während der Italiener Pietro della Valle die-

[1] Masson, p. 377 f.
[2] Masson, p. 375.

selbe Strecke in 69 Tagen zurücklegte[1]. Daher atmeten die christlichen Kaufleute erleichtert auf, wenn die Karawanen wohlbehalten in Aleppo einzogen. Das Ausbleiben der persischen Seide störte das ganze Geschäftsleben der Stadt und legte den Handel oft monatelang lahm.

Alexandretta, das heutige Iskanderun war der Zugangshafen Aleppos, aber er lag mehrere Tagemärsche von der Metropole entfernt und besaß keine Befestigungen, um die abendländischen Kauffahrer gegen Angriffe christlicher und türkischer Piraten zu schirmen[2]. Dieser Plage und dem außerordentlich schlechten Klima hatten es die Bewohner des Küstenortes zuzuschreiben, daß der Handel trotz des mühseligen Landweges und der kostspieligen Umladungen seinen Schwerpunkt in Aleppo behielt. Zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Hafen und Stadt hatten die Kaufleute einen Brieftaubendienst eingerichtet, der vortrefflich funktionierte[3].

Vor 1612 pflegten die Franzosen ihre Waren in Tripolis zu löschen, obwohl die Distanz von Aleppo fünf Tagemärsche ausmachte[4]. Allein die Übergriffe des dort residierenden Paschas nötigten die französischen Kaufleute, den Besuch dieses Platzes einzustellen und den Verkehr nach Alexandretta zu verlegen.

Für die Jahre 1612 bis 1617 können wir die Zahl der in Iskanderun eingelaufenen holländischen Schiffe aus den Rechnungen Hagas und Pauws genau feststellen. 1612 ankerten 9 reich beladene Kauffahrer auf der Reede, was der Gesandte als ein seit langer Zeit nicht vorgekommenes Ereignis feierte[5].

---

[1] Masson, p. 376.

[2] Masson, p. 380. Nach dem Schreiben des französischen Konsuls Viguier an Haga vom 27. April 1624 nahmen 6 Barbareskenschiffe auf der Reede von Alexandretta ein französisches und ein holländisches Fahrzeug weg und plünderten die Stadt. Der Gesamtschaden der Abendländer betrug 60000 Realen.

[3] Masson, p. 379. Savary, Parfait négociant II. p. 417.

[4] Masson, p. 380.

[5] Haga an Reynier Pauw 8. Nov. 1613 (Archiv Pauw). Ferner Beilage Nr. I.

Im nächsten Jahre trafen aus Holland nur 3 Schiffe in Alexandretta ein[1], während 1614 die Gesamtzahl auf 11 stieg[2]. 1615 liefen 9 Segler, 1616 ebenfalls 9 und bis zum 1. Juni 1617 3 Fahrzeuge den Hafen Aleppos an[3]. Trotz des geringen Schiffsverkehrs war der Umsatz in einzelnen Jahren recht beträchtlich.

Bevor wir zur Prüfung der in den Rechnungen mitgeteilten Ziffern schreiten, ist es notwendig, sich die Zollverhältnisse in Aleppo zu vergegenwärtigen. Dem Vertrage gemäß mußten die niederländischen Kaufleute, wie wir uns erinnern, 3 % vom Werte ihres Importes und Exportes an den Sultan entrichten. Zollfrei durften nur Kontanten eingeführt werden. Mäßige Sätze also, die dem Verkehr keine Fesseln anlegten und im Vergleich zu westeuropäischen Schutzzöllen bescheiden zu nennen waren. Neben den türkischen Rechten hatte man Konsulatsgebühren, 2prozentige Ein- und Ausgangszölle zu zahlen. 1615 wurden diese Lasten noch um eine Gesandtschaftsabgabe von 1½ % (vom Werte der Einfuhr) vermehrt. So betrug die Höhe der Importzölle im ganzen 6½ %, die Höhe der Exportzölle 5 %.

Aber die türkischen Beamten hielten sich nicht immer an die Bestimmungen der Kapitulation. Wir haben gesehen, wie die schwierige Lage, in der sich die meisten Paschas, Agas und Emire befanden, sie zu willkürlicher Handhabung der Steuerschraube trieb. Da trotzdem die Ergebnisse häufig ihren Erwartungen nicht entsprachen und wenig Geld in die Kassen floß, nahmen die türkischen Machthaber gelegentlich zu sogenannten „Avanien"[4] ihre Zuflucht. Darunter verstand man ungerecht-

---

[1] Haga an d. Generalst., 19. Dez. 1613. Die in Pauws Rechnungsablage unter „an. 1613 en de 1614" eingetragenen Schiffe (Beilage Nr. II) sind wahrscheinlich erst 1614 in Alexandretta eingetroffen.

[2] Siehe Pauws Rechnung vom 18. Sept. 1614 auf S. 95 ff.

[3] Siehe Beilage Nr. II.

[4] Das Wort kommt von dem arabischen „houân" und bedeutet Verachtung. Vgl. Masson p. 1 Anm. 1.

fertigte Geldforderungen, denen die christlichen Kaufleute in den allermeisten Fällen nachkommen mußten. Ein Protest gegen diese Erpressungen fruchtete nur dann, wenn der Gouverneur keine Stütze in Konstantinopel fand oder mit dem Großwesir auf gespanntem Fuße lebte. Je weiter ein Hafen vom goldenen Horn entfernt lag, desto mehr hatten die Abendländer unter Avanien zu leiden. Ägypten war, wie Masson sich ausdrückt, der klassische Boden derartiger Erpressungen. Die schwersten Verluste wurden in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts dem französischen Handel zugefügt, Verluste, die nach Tausenden von Realen zählten und zeitweise die Existenz der Kaufleute in den betreffenden Plätzen ernstlich in Frage stellten. Allerdings trug die mangelhafte diplomatische Vertretung Frankreichs sehr viel Schuld daran, daß den Übergriffen der Paschas nicht energischer entgegengetreten ward[1].

Auch die holländischen Kaufleute blieben trotz des hohen Ansehens ihres Gesandten von Avanien nicht verschont und mußten sich dazu verstehen, den Pascha oder die Zollpächter zu bestechen, damit sie ihren Ansprüchen keinen Nachdruck verliehen. Anderseits kann nicht in Abrede gestellt werden, daß die Holländer — und der Vorwurf trifft wohl alle im Osten verkehrenden Abendländer — nach Kräften die türkischen Zölle umgingen und den Osmanen mit gleicher Münze heimzahlten. Da Bargeld der Douane nicht unterworfen war, führte man statt Waren spanische Silberrealen ein, die in Aleppo zum Einkauf von Seide und Baumwolle verwandt wurden. Der dadurch bedingte Rückgang der türkischen Zolleinnahmen veranlaßte die Regierung in Konstantinopel, niederländische Kontanten ebenfalls mit 2 % zu besteuern. Und rücksichtslos verschaffte sie ihrem Willen Geltung, solange der gefürchtete Großwesir Nassuf Pascha, der „terror huius urbis et orbis"[2] das Staatsruder in Händen hielt. Erst nach langwierigen Unterhandlungen, die durch einen heftigen Zwist Pauws mit den holländischen Kaufleuten in Aleppo

[1] Masson p. 2 ff. Vgl. über Avanien besonders Buch I Kap. 1, worin recht krasse Fälle angeführt werden.

[2] Haga an Adriaan Pauw, 14. Nov. 1614 (Archiv Pauw).

sehr erschwert wurden, gelang es Haga 1617, die Pforte zur Herabsetzung der Kontantenabgabe auf 1 % zu bestimmen[1]. Damit waren die Schwierigkeiten keineswegs beseitigt, denn jeder Amtswechsel konnte eine neue Zollpolitik in Aleppo ins Leben rufen. Um den Türken so wenig wie möglich zahlen zu müssen, begingen die christlichen Kaufleute unerhörte Zolldefraudationen oder bezahlten die leichtgläubigen türkischen Händler mit falschen Münzen[2]. In Tonnen, Ballen und Säcken schmuggelte man die Piaster, echte und nachgeahmte, durch die Zollstätten und gab beim Export nur einen Teil der zum Versand bestimmten Waren an. Daß bei diesen im großen betriebenen Schmuggeleien und Verheimlichungen auch der Konsul den Kürzeren zog, lag auf der Hand. Die Faktoren weigerten sich z. B. mehr als $^3/_4$ der eingelaufenen Kontanten auf dem Konsulate anzumelden. Den Protest des Konsuls wiesen sie mit dem Bemerken zurück, daß 25 % für Provision, Lade- und Vermittlungskosten daraufgingen. Als Cornelis Pauw die Zügel straffer anziehen und Import wie Export einer strengen Kontrolle unterwerfen wollte, begegnete er energischem Widerstande. Und nicht nur von seiten der Faktoren. In verschiedenen Denkschriften nahmen die Kaufleute in der Heimat Stellung zu der Angelegenheit. Während einzelne den Beschwerden Pauws eine gewisse Berechtigung nicht absprachen, andere ihren Vertretern im Morgenlande Vorstellungen machten[3], fiel die dritte Gruppe erbarmungslos über den Konsul her. Man warf ihm Unfähigkeit, Unkenntnis in kommerziellen Dingen, ja sogar Geldgier vor. Dem Einspruch des allmächtigen Amsterdamer Bürgermeisters Reynier Pauw, der den Hochmögenden schrieb[4], man

[1] Haga an d. Generalst., 29. Juli 1617.

[2] Masson, p. 18.

[3] Brief der Amsterdamer Kaufleute an die Faktoren in Aleppo. 30. März 1615. Holland 2609.

[4] Ein Teil der Anklageschriften befindet sich in dem Aktenbündel, Holland 2609. Ein in sehr schroffem Ton gehaltenes Schreiben seeländischer Kaufleute ist von 9 Personen unterzeichnet. In der gleichen Portefeuille auch 2 Briefe Reynier Pauws für seinen Sohn Cornelis. Über R. Pauw vgl. Elias, De Vroedschap van Amsterdam I p. LIX ff. Pauw berechnete die Unkosten der Faktoren auf

könne doch nicht von einem Konsul verlangen, daß er zum Wohle des Landes und des Handels sein ganzes Vermögen opfere, gaben die Staaten Gehör. Am 17. Februar 1616 ward allen Niederländern in Aleppo befohlen, den Anordnungen des Konsuls Folge zu leisten. Weiter traf man die Bestimmung, daß die durch Avanien oder Beamtenwechsel verursachten Kosten gemeinsam getragen werden sollten[1]. Ob dem Verlangen Reynier Pauws, alle Faktoren zu veranlassen, die Gebühren für Kontanten in ihrer vollen Höhe zu bezahlen und den ungerechtfertigten Abzug von 25 % aufzuheben, nachgegeben wurde, wissen wir nicht.

Aus den Darlegungen ergibt sich zur Genüge, daß die dem Konsul während dieser Jahre gezahlten Abgaben nur bedingt als Gradmesser für den Handelsumfang gelten können. Wahrscheinlich hat man bei jedem Posten ein Achtel oder ein Viertel und manchmal wohl die Hälfte hinzuzuaddieren, um ein den tatsächlichen Verhältnissen einigermaßen entsprechendes Bild zu erhalten. Daß alle Kontanteneintragungen 25 % höher anzunehmen sind, wurde erwähnt.

Laut Hagas Zusammenstellung[2] betrugen die Einnahmen des holländischen Konsulates in Aleppo nach Abzug der Unkosten im Jahre 1612 = 4600 Realen. Da wir nicht sagen können, wieviel Prozent diese Unkosten ausmachten, ist es ganz unmöglich, den Totalumsatz zu berechnen. Er muß jedenfalls mehr als 230 000 Realen betragen haben, denn davon würden die eben genannten 4600 Realen den 50. Teil oder 2 % bilden. 1613 war die Kauflust der Holländer in der syrischen Metropole sehr gering. Die Übergriffe, die sich Nassuf Pascha den „Christenhunden" gegenüber erlaubte, und vor allem die Besteuerung der Kontanten hielten Amsterdam und andere Plätze ab, Bargeld nach der Levante zu senden. So empfingen Haga und Pauw bis zum 1. Dezember zusammen nur 1800 Realen, wovon der Gesandte $^2/_3$ bekam, während sich Pauw mit $^1/_3$ be-

---

höchstens 10 %, da alle Frachten und Versicherungen in Holland bezahlt wurden.

[1] Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III 2 p. 585 Anm. 2.

[2] Siehe Beilage Nr. I.

gnügen mußte, weil er erst im Oktober das Amt angetreten hatte. Auch für dieses Jahr läßt sich der Handelsumfang nicht feststellen. Außer den 1800 Realen waren noch verschiedene Beträge eingegangen, die zur Deckung der Reisekosten usw. von Hagas Dragoman verwandt wurden [1].

Wesentlich günstiger lagen die Dinge im Jahre 1614. Der niederländische Verkehr nahm einen gewaltigen Aufschwung und wie die nachstehende Liste zeigt, lief Bargeld in ansehnlicher Menge aus Holland ein.

Die im Jahre 1614 auf dem Konsulat in Aleppo deklarierten niederländischen Kontanten [2] betrugen:

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Datum der Registrierung	Name des Faktors	Deklarierte Werte (in Realen van 8)
St. Jan	Cornelis van de Venne	22. Jan.	Hendrick Barnards	25 590
			Govert Snoeck . .	8 548
			Gerardo de la Croix	5 699
			Daniel van Steenwinckel	9 225
			Guilielmo Lancelott	3 956
				Sa. 53 018
St. Marco	Claes Pietersz Noomsz.	22. Jan.	Gio Ritzardi . . .	2 700
				Sa. 2 700
den Swarten Leeuw	Nicht genannt [3]	27. März	Govert Snoeck . .	9 000
			Gerardo de la Croix	7 000
			Guilielmo Lancelott	2 000
				Sa. 18 000

---

[1] Beilage Nr. I.

[2] Die Aufstellung befindet sich im Portefeuille: Holland 2609.

[3] Geertien Jans. Vgl. Rechnungsablage Pauws, Beilage II.

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Datum der Registrierung	Name des Faktors	Deklarierte Werte (in Realen van 8)
5 Schiffe (ohne Angabe der Namen)	Nicht genannt[1]	30. Mai	Guilielmo van Steenwinckel	68 946
			Daniel Muysson .	39 196
			Cornelis Jansz. Verburch . . .	26 918
			Govert Snoeck . .	36 727
			Nicolo de Respagnie	18 092
			Gerardo de la Croix	33 868
			Hendrick Barnards	28 608
			Guilielmo Lancelott	14 186
			Gerardo Fransman	1 400
			Floris Isbrantsz. .	1 120
			Gio Batta. Catti . .	4 000
				Sa. 268 056
4 Schiffe (ohne Angabe der Namen)	Nicht genannt	21. Aug.	Gerardo de la Croix	9 725
			Hendrick Barnards	12 874
			Nicolo de Respagnie	10 332
			Daniel Muysson .	34 276
			Cornelis Jansz. Verburch . . .	14 514
			Guilielmo Lancelott	4 838
			Govert Snoeck . .	1 907
				Sa. 88 466

Gesamtresultat = 430 240

Gesamtangaben der einzelnen Faktoren:

Namen	Realen van achten:
Daniel Muysson	73 472
Guilielmo van Steenwinckel	68 946
Hendrick Barnards	67 067
Gerardo de la Croix	56 292

[1] Die Schiffs- und Schiffernamen dieser und der folgenden Eintragung in der Rechnungsablage Pauws, Beilage II.

Namen:	Realen van achten:
Govert Snoeck	56 182
Cornelis Jansz. Verburch	41 432
Guilielmo Lancelott	24 980
Nicolo de Respagnie	23 424
Daniel von Steenwinckel	9 225
Gio Batt^a. Catti	4 000
Gio Ritzardi	2 700
Gerardo Fransman	1 400
Floris Isbrantsz	1 120

Die deklarierten 430 240 Realen stellen natürlich nur 75 % der wirklich erhaltenen Summen dar, so daß de facto 573 653 1/3 Realen oder 1 Real zu 2,40 fl. gerechnet = 1 376 768 fl. von Holland nach Aleppo geschickt waren. Daher schätzten Haga und Pauw den Umsatz ganz richtig auf etwa 600 000 Realen ein. Bis zum 18. September ergaben die „consulaten“ 5 736 Realen. Dazu scheinen später noch bedeutende Beträge von exportierten Werten gekommen zu sein. Wie aus Beilage Nr. II hervorgeht, warf die Ausfuhr vom 1. Dezember 1613 bis zur Ankunft des ersten Schiffes im Jahre 1615 insgesamt 9885 Realen und 76 Asper ab. 1615 flossen 7588 Realen, 53 Asper in die Konsulatskasse ein, wonach der Handelsumfang nicht niedriger als 379 433 Realen und 10 Asper sein konnte. 1616 blieben die Ergebnisse um über 2000 Realen hinter den Erträgen von 1615 zurück, da Pauw nur 5379 Realen und 40 Asper einnahm. Leider bricht die Rechnung des Konsuls am 1. Juni 1617 plötzlich ab. Nach seiner Schätzung hätten sich bis zu diesem Termin noch ungefähr 2000 Realen ergeben. Im August desselben Jahres kam dann das Schiff „de Star“, das 30 000 Realen überbrachte[1].

Über den Verkehr von 1618 bis 1621 liegen uns keine Nachrichten vor. 1622 erschienen 7 holländische Fahrzeuge in Alexandretta, von denen die meisten ein- oder ausgehend Cypern anliefen. Leider ist nur bei zwei Schiffen die Höhe der ein-

[1] Pauw an d. Generalst., 31. August 1617.

geführten und deklarierten Werte = 92 706 Realen eingetragen[1]. Da die Gesandschaftsabgabe, die Haga von den übrigen Kontanten erhielt, 2131 Realen ($1^1/_2$ $^0/_0$ von der Einfuhr) ausmachte, müssen die andern fünf Schiffe jedenfalls 140 066 $^2/_3$ Realen gelöscht haben. 1623 segelten drei niederländische Kauffahrer nach Alexandretta. 729 Realen wurden an Gesandschaftsrechten bezahlt, so daß der Import mindestens 48 600 Realen betrug.

Schon 1617 klagte Pauw über den Niedergang des Levantehandels und verfehlte nicht, die Hochmögenden auf die Ursachen dieser Erscheinung aufmerksam zu machen[2]. Was die Holländer bewog, ihre Teilnahme am syrischen Handel einzuschränken, waren nicht die Avanien noch die Konkurrenz der Venezianer, Franzosen und der vortrefflich organisierten „Turkey Company“[3], nein, es waren die Bewegungen in Asien, der Wiederausbruch des persisch-türkischen Krieges und das Vordringen der ostindischen Kompanien im persischen Golf und im roten Meer. Hierdurch verlor Aleppo für die Niederländer seine Bedeutung als Marktplatz der persischen, arabischen und indischen Produkte. Und wenn auch syrische Baumwolle und levantische Seide wichtige Exportartikel blieben, so konnten sie mit den feineren Erzeugnissen Persiens und Indiens nicht wetteifern, die auf dem zwar längeren, aber billigeren und viel gefahrloseren Wasserwege nach Westeuropa gelangten.

Am 11. September 1615 hielt der Großwesir Mohammed Pascha seinen feierlichen Einzug in Aleppo. Obwohl die Handelswege nach Persien zunächst noch offen blieben, empfanden alle christlichen Kaufleute die Anwesenheit des Heeres als drückende Last. Denn die Janitscharen terrorisierten die Stadt und nötigten die Abendländer, sich auf allen Gängen, zumal wenn sie Aleppo verlassen wollten, einer Janitschareneskorte zu bedienen.

---

[1] Siehe Beilage Nr. V.

[2] Pauw an d. Generalst., 30. März 1617.

[3] Vgl. über sie jetzt: M. Epstein, The English Levant Company. Das sehr vornehm ausgestattete Buch von H. G. Rosedale, Queen Elizabeth and the Levant Company (London 1904) ist wissenschaftlich ganz wertlos.

Das Kriegsvolk sei insolent gegen die Christen, meldete auch Pauw seiner Regierung[1]. Nach dem Beginn des eigentlichen Feldzuges machten sich sehr bald große Störungen im Geschäftsleben der Stadt bemerkbar. Immer seltener erschienen die persischen Karawanen. Seide, Teppiche, Indigo, Gewürze und andere Handelsartikel stiegen enorm im Preise. Da von den Wandlungen alle in Aleppo ansässigen Kaufleute betroffen wurden und wenig Bargeld einlief, lag der Handel zeitweise vollkommen still[2].

Der persisch-türkische Krieg kam den Bestrebungen der englischen und niederländischen ostindischen Kompagnie außerordentlich gelegen. Beide hatten Beziehungen zu Persien und Arabien angeknüpft, die dem Levanteverkehr ihrer Landsleute sehr gefährlich werden sollten. Über die Anfänge des persischen und arabischen Verkehrs der holländischen Kompagnie sind wir bis zum heutigen Tage mangelhaft unterrichtet[3]. Wahrscheinlich haben die Schiffe der Gesellschaft 1614 zum ersten Male das rote Meer befahren. Allein die Versuche, in den arabischen Küstenplätzen festen Fuß zu fassen, führten zunächst zu keinem Resultate. Man verweigerte den Eindringlingen die Erlaubnis, ein Kontor in Mocha zu errichten. Vier Jahre später gelang es Haga, der Kompagnie freien Zutritt in Aden, Mocha und Jemen zu verschaffen[4]. Der arabische Handel konnte sich nun ungestört entfalten, und für seine rasche Entwicklung spricht die Tatsache, daß Haga 1623 den Hochmögenden vorschlug, einen niederländischen Konsul in Jemen anzustellen[5]. Zur selben Zeit ent-

---

[1] An d. Generalst., 12. Sept. 1615.

[2] Pauw an d. Generalst., 30. März 1617.

[3] Vgl. d. Aufsätze älterer niederländischer Historiker: J. K. J. de Jonge, Overzicht van den vroegeren handel der Nederlanders in Persie. Tydschr. Aardrykskundige Genootschap I. p. 143 ff. N. J. den Tex, Onze handel in de Persische golf en de roode zee. De Economist 1871. p. 148 ff. Ferner Werken van het Historisch Genootschap te Utrecht, Kronyk 10. Jahrg. 1854 p. 80 ff., 164 ff., 191 ff.

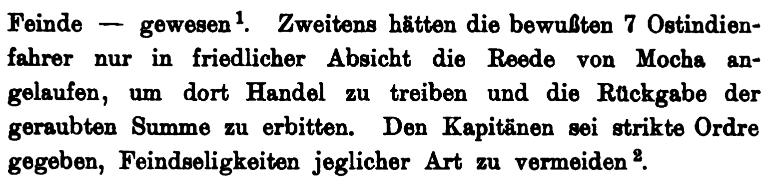
[4] Res. d. Generalst., 3. Nov. 1617, 13. Aug. 1618. Haga an d. Generalst., 19. Juni 1618.

[5] Haga an d. Generalst., 25. Nov. 1623.

stand die erste Faktorei der Kompagnie in Persien, die Hubrecht Visnicht in Ispahan begründete. Der kluge Schah Abbas bewies den Holländern außergewöhnliches Entgegenkommen. Er garantierte ihnen absolute Zoll- und Handelsfreiheit, in der Hoffnung, dem türkischen Handel dadurch zu schaden, und sah sehr bald den Erfolg seiner Politik. Denn die persischen Seidenproduzenten und Seidenhändler, die früher ihre Erzeugnisse über Aleppo nach dem Abendlande exportieren mußten, verkauften jetzt den größten Teil der Rohseide und Seidenfabrikate direkt an den Vertreter der seit 1619 vereinigten niederländischen und englischen ostindischen Kompagnie. Neben Ispahan erhielten Gamron (Bender-Abbas) und Basra niederländische Kontore, und bereits 1626 galt Persien als eigenes Handelsgebiet der Kompagnie, die hier einen Direktor einsetzte.

Das Auftreten der Engländer und Holländer in Persien und Arabien beunruhigte die Pforte im hohen Maße. Sie fürchtete einmal nachteilige Wirkungen für den syrischen und ägyptischen Handel und infolgedessen Verminderung der Zolleinnahmen. Sodann aber schwebte die türkische Regierung in größter Sorge, daß die englischen und niederländischen Ostindienfahrer den Persern Hilfe gegen die Osmanen leisten könnten. Übertriebene und entstellte Berichte schürten die Erregung in Konstantinopel. Man munkelte, Schiffe der holländischen Kompagnie hätten 14 türkische Fahrzeuge im roten Meere aufgebracht und sogar Sklavenjagden veranstaltet. Der Pascha von Jemen meldete, daß 7 gutbewaffnete Ostindienfahrer im Hafen von Mocha lägen, die Rache an den Türken nehmen wollten, weil der frühere Vizekönig 1622 niederländischen Kaufleuten 100000 Realen abgenommen habe[1]. In einer Rechtfertigungsschrift, die Haga übermittelt wurde, suchte sich die Kompagnie von den Beschuldigungen rein zu waschen. Erstens seien die von den holländischen Schiffen angehaltenen Handelsfahrzeuge keine türkischen, sondern portugiesische Segler — also

[1] Das Nähere über den Zwischenfall in Hagas Briefen an d. Generalst., 27. Juni 1626, 18., 26. Jan., 18, 27. Febr. 1627.



Feinde — gewesen[1]. Zweitens hätten die bewußten 7 Ostindienfahrer nur in friedlicher Absicht die Reede von Mocha angelaufen, um dort Handel zu treiben und die Rückgabe der geraubten Summe zu erbitten. Den Kapitänen sei strikte Ordre gegeben, Feindseligkeiten jeglicher Art zu vermeiden[2].

Das Bemerkenswerteste an dem an sich ja unbedeutenden Vorfall war die hochgradige Nervosität, die Sultan, Wesire und Diwan beim Eintreffen der Nachrichten aus Jemen an den Tag legten. Und nicht mit Unrecht machte sich die Pforte über die direkte Verbindung der Holländer mit Persien und Arabien schwere Gedanken. Ist es auch vor der Hand noch unmöglich, den Umfang des persisch-arabischen Verkehrs der Kompagnie ziffernmäßig festzustellen, so geben doch die von der historischen Gesellschaft zu Utrecht mitgeteilten Zahlen wichtige Fingerzeige. Aus einem der veröffentlichten Berichte erfahren wir, daß die Schiffe Vlissingen, Leeuwarden, Grol und Bommel 1633 in Gamron Gewürznelken, Muskatnüsse, Puderzucker, Sappanholz, japanisches Kupfer, Pfeffer, kandierten Ingwer und Kontanten löschen sollten, deren Gesamtwert auf 199334 fl. 11 st. und 4 pen. veranschlagt wurde. Als Rückfracht hatten die Segler Seide zu nehmen[3]. Auch in Mocha florierte das Geschäft der Kompagnie, wenn wir der von Johan Carstenzoon vorgelegten Bilanz aus dem gleichen Jahre, wonach die Niederländer für 151050 Realen arabische Artikel einkauften und für 339600 Realen indische Produkte verkauften, also einen Gewinn von 188550 Realen erzielten, Glauben schenken dürfen[4].

Die aus dem Anfang der 30er Jahre vorliegenden Berichte schildern die kommerzielle Lage Aleppos in den düstersten

---

[1] Nach den Tex, p. 149 und Johan Carstenzoons Bericht vom 19. Febr. 1634 i. d. Werken van het Hist. Gen. Kron. X. p. 166 hatte ein gewisser Tjerek ägyptische Schiffe beraubt, unter dem Vorwand, es seien Portugiesen gewesen. Deshalb beschlagnahmte der Pascha von Jemen alle Güter der Kompagnie.

[2] Eingabe der ostindischen Kompagnie, am 15. Mai 1627 in der Staatenversammlung verlesen.

[3] Kronyk X. p. 80 ff.

[4] Ebenda, p. 171.

Farben. Gleichwohl können die Handelsverhältnisse 1626 noch nicht ungünstig gewesen sein, denn die Zahl der Alexandretta anlaufenden Schiffe betrug 11 und die Höhe der angegebenen Kontanten = 135224 Realen. 1627 kamen bis zum 7. Mai zwei holländische Kauffahrer, und dem Konsul ward die Einfuhr von 62170 Realen deklariert[1]. Zwei Jahre nachher warfen die Gesandtschaftsgebühren in Aleppo 592 Realen und 40 Asper ab, wonach mit einem Import von wenigstens 39500 Realen zu rechnen wäre. Allerdings scheinen sich dann infolge wiederholter Truppendurchzüge die Zustände sehr verschlechtert zu haben, zumal als 1631 die Pest Haleb heimsuchte, der zahlreiche Abendländer zum Opfer fielen[2]. Am 21. August 1632 schrieb Haga, er habe noch nicht vernommen, daß in diesem Jahre niederländische Schiffe in der Levante gewesen seien[3].

Um gegen Avanien besser gewappnet zu sein, und um jederzeit Mittel zur Beschaffung von Geschenken zur Verfügung zu haben, hatten die niederländischen Kaufleute eine zweiprozentige Umsatzabgabe nach venezianischem Muster unter sich vereinbart, die sie als „Cottimo“ oder „Tanza“ bezeichneten[4]. Alle Beiträge flossen in eine gemeinschaftliche Kasse, die zwei Kaufleute verwalteten. Wenn wir richtig orientiert sind, gab es einen holländischen Cottimo nur in Aleppo und auf Cypern[5].

Den Anforderungen, die gegen Ende der 20er Jahre an die christlichen Kaufleute herantraten, war die Kasse in keiner Weise gewachsen. 1626 überwinterte das osmanische Heer in

---

[1] Vgl. Beilage Nr. VI.

[2] Witsen an d. Generalst., 12. April 1626.

[3] Siehe Beilage Nr. VII. Tatsächlich war ein Schiff in dem cyprischen Hafen Larnaka eingetroffen.

[4] Cottimo bedeutet eigentlich Akkord, Tanza-tassa. Wahrscheinlich errichteten die Niederländer 1627 die Kasse in Aleppo. Wiederholt hatte Haga die Notwendigkeit einer Tanza betont, vgl. Briefe des Gesandten vom 25. Nov. 1623, 21. Juni 1625, 28. Dez. 1626. Die Venezianer erhoben ihren Cottimo nicht in Aleppo, sondern in Venedig.

[5] 1636 proponierte Haga, eine Tanza in Konstantinopel zu errichten. Schreiben an d. Dir. 20. Juni 1636.

Aleppo, 1627 beehrte der Großwesir Chalil Pascha die Stadt mit seinem Besuche, und zwei Jahre später beherbergte Haleb den Nachfolger Chalils, den kühnen Bosnier Chosrew, der von dort nach Bagdad weiter marschieren wollte. Unter der Wucht dieser drei rasch aufeinander folgenden Ereignisse fallierte die Tanza. 1630 betrugen die Passiven — die Aktiven sind uns leider nicht bekannt — 5—6000 Realen. Im Jahre 1632 ward die Schuld auf 6—7000 Realen veranschlagt, wofür jährlich 18 % Zinsen an die türkischen Kreditoren zu zahlen waren[1]. Als sich in Amsterdam die Kunde verbreitete, die Verwaltung des Cottimo beabsichtige, Prozente von den ersten in Syrien eintreffenden Kontanten zur Deckung des Defizits zu verwenden, wollte niemand mehr Bargeld nach Aleppo schicken. Hieß es doch, das Kapital sei gefährdet. Da die Lage der cyprischen Tanza ebenfalls höchst bedenklich war, kamen die Amsterdamer Direktoren des Levantehandels[2] mit den Hochmögenden am 18. Januar 1633 überein, daß Amsterdam die Gesamtschulden der beiden Kassen im Betrage von 38400 fl. = 16000 Realen übernehmen sollte. Es ward den Kaufleuten gestattet, den Vorschuß durch einen Einfuhrzoll (2 % vom Wert) auf Levanteartikel, der in sämtlichen holländischen Häfen erhoben werden durfte, zu decken. Sodann beschlossen die Generalstaaten, alle von der englischen Levantekompagnie nach Holland importierten persischen und morgenländischen Waren so hoch wie möglich zu besteuern.

Die Abwicklung der Cottimoschulden ging ziemlich rasch von statten. Als praktische Geschäftsleute wußten die mit der Regelung der Angelegenheit betrauten Vertreter Amsterdams so viele Posten zu streichen, daß sich noch ein Überschuß von 4479 Realen und 24 Aspern ergab[3]. Diese Summe ward zum Einkauf von fünf Ballen Seide benutzt, nachdem die Forderung

---

[1] Eingabe der Dir. an d. Generalst., 12. März 1632.

[2] Über das Direktorium des Levantehandels vgl. S. 174 ff.

[3] Des Risikos wegen sollte der Real zum höchsten Kurse = 55 Stüver (2,75 fl.) angenommen werden. Daran scheint man sich aber nicht gehalten zu haben, denn die Bevollmächtigten zahlten den

der Hochmögenden, auch die Schulden der Konsuln in Aleppo und auf Cypern zu begleichen, abgelehnt war.

Mit dem Beginn des Jahres 1634 versiegen die Quellen, aus denen wir bisher unsere Kenntnis des syrischen Handelsverkehrs schöpften. Es wäre ein Irrtum, wollte man aus dem Mangel an Berichten etwa auf Abbruch der holländischen Beziehungen zu Aleppo schließen. Mag auch ein Teil der Faktoren — und vielleicht der größere — der Stadt den Rücken gewandt haben, einige Kaufleute blieben in Haleb zurück, um die Stellung ihrer Firmen am Baumwollmarkte zu behaupten. 1636 sandten Paul de Wilhelm und andere Amsterdamer Handelsherren das Schiff „de Sayer" nach Alexandretta. Die Ladung bestand aus Kontanten und ausnahmsweise auch aus Waren, wie Tabak, Quecksilber, Eisendraht, Indigo, Zinnober, Gewürznelken usw., die einen Gesamtwert von wenigstens 42496 1/4 Realen gehabt haben müssen[1]. Wegen der Verzollung dieser Handelsartikel erhoben zwei Faktoren Protest. Wenn ihm auch nicht Folge gegeben ward, so beweist die Klageschrift einmal die Fortdauer des niederländischen Verkehrs mit Aleppo und zweitens die Anwesenheit niederländischer Kaufleute in Syrien. Allerdings lag das persische Geschäft infolge der Feldzüge Murads IV. gegen Eriwan und Bagdad völlig darnieder, bis dann der Friede von 1639 die Verbindung zwischen Aleppo und Ispahan wiederherstellte. Inzwischen hatte die persische Seide einen neuen Markt in Smyrna gefunden.

Doch bevor wir das Auftreten der Holländer in Anatolien zum Gegenstand unserer Untersuchung machen, müssen wir die Blicke auf die übrigen syrischen Handelsplätze richten. Unglücklicherweise steht uns kaum Material dafür zu Gebote, sodaß wir über die Beziehungen der holländischen Kaufleute zu Tri-

---

Tanziers 11520 Realen und 56 Asper aus, und da ein Restbetrag von 4479 Realen und 24 Aspern blieb, muß die Gesamtsumme = 16000 Realen (1 Real = 48 Stüver), und nicht = 14000 Realen (1 Real = 55 Stüver) gewesen sein.

[1] Es wurden 849 Realen und 74 Asper (2 % von der Einfuhr) bezahlt. Die Eingabe im Bündel: Requesten Lev. Handel Nr. 286.

polis, Beirut, Saida, Damaskus, Akkon, Haifa, Rama und Jaffa lediglich Vermutungen äußern können, denen hier und da eine Notiz festeren Untergrund gibt. Möglicherweise kauften die Faktoren einen Teil der in Damaskus hergestellten Baumwollgarne, Kattune, Sammet-, Taffet- und Brokatstoffe in Aleppo ein. Beide Märkte hielten enge Fühlung miteinander, wenn auch der Warentransport von Damaskus nach Haleb fünf bis sechs Tagemärsche erforderte und starker Eskorten bedurfte[1]. Masson zitiert den Brief eines französischen Konsuls in Saida, der allerdings einer viel späteren Zeit angehört und vom 27. November 1688 datiert ist, wonach holländische Schiffe Jahr für Jahr nach Akkon segelten, um dort 3—400 Ballen Wolle und Baumwolle zu laden. Nach Empfang der Waren kehrten die Fahrzeuge wieder nach Alexandretta zurück und komplettierten hier die Ladung[2]. Wir sind der festen Überzeugung, daß die Niederländer derartige Zwischenfahrten von Iskanderun nach den südlich gelegeneren Levantehäfen in gleicher Weise während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts unternommen haben. Wenn Franzosen, Engländer und Venezianer an der syrischen Küste entlang fuhren und in den verschiedenen Plätzen ihre Einkäufe machten, so taten die rührigen holländischen Kaufleute und Schiffer sicherlich dasselbe. Bot doch Tripolis vortreffliche Seide, die nur der persischen nachstand, galt doch Saida als zweitgrößter Baumwollmarkt im syrischen Handelsgebiete. Unter der Herrschaft des Drusenfürsten Fachreddin[3] hob sich der Handel dieser Stadt zu beträchtlicher Höhe, zumal da der den Christen wohlgesinnte Gebieter die kommerzielle Entwickelung Saidas außerordentlich förderte. Nach dem Urteil von Deshayes de Courmesmin gab es kein Land im türkischen Reiche, wo die Christen so frei waren wie im Gebiete Fachreddins[4]. Die Anwesenheit niederländischer Faktoren in Saida, Haifa und „anderen

---

[1] Masson, p. 386 f. Nach d. Mémoirs du chevalier d'Arvieux Bd. II. p. 462 ff.

[2] Masson, p. 389, Anm. 3.

[3] Zinkeisen, IV. p. 83 ff.

[4] Masson, p. 383.

Plätzen Palästinas“ bezeugt uns ein Schreiben Hagas aus dem Jahre 1631. Der Gesandte tadelt darin seine Landsleute, daß sie mit Hilfe des Emirs die Zahlung von Gesandtschaftsabgaben verweigert hätten[1]. Leider enthält der Brief keine Andeutungen über den niederländischen Handelsumfang in den betreffenden Schalen. Wir müssen daher die wichtigste Frage offen lassen. Der sehr allgemein gehaltene Eintrag in Hagas Rechnungsablage von 1622/23[2], wonach dem Orateur für 8000 in Palästina umgesetzte Realen 120 Realen Gesandtschaftsgebühren bezahlt wurden, beweist ebenfalls, daß die Holländer Handelsbeziehungen zu diesem Lande unterhielten. 1629 ergaben die in Saida erhobenen Gesandtschaftsrechte 500 Realen[3], sodaß man auf einen Bargeldimport von mindestens 33333 Realen schließen kann.

Außerdem exportierten Saida, Akkon und Haifa beträchtliche Mengen von levantischem Korn, ein Geschäft, das zum guten Teil durch niederländische Hände ging.

Welche Rolle Rama und Jaffa im holländischen Levanteverkehr vor 1650 gespielt haben, ist uns verborgen, aber die Bedeutung der beiden Plätze war so gering, daß man das Fehlen von Berichten hier am leichtesten verschmerzt.

Wir dürfen das syrische Handelsgebiet nicht verlassen, ohne auf Cypern Halt gemacht zu haben. In kommerzieller Beziehung gehörte das Eiland zu Syrien, weil dieselben Fahrzeuge, die in Alexandretta, in Tripolis, Saida und Akkon löschten oder luden, auf der Hin- und Rückreise cyprische Häfen anzulaufen pflegten. Und zwar taten es nicht allein holländische Fahrzeuge. Franzosen[4], Venezianer und Florentiner und vielleicht auch die Segler der englischen Levantekompagnie unterbrachen ihre Fahrt in Cypern.

Trotz der türkischen Mißwirtschaft zeigte die Produktion der Insel während der ersten beiden Dezennien des 17. Jahr-

[1] Haga an d. Generalst., 4. April 1631.
[2] Siehe Beilage Nr. V.
[3] Siehe Beilage Nr. VIII.
[4] Masson, p. 393.

hunderts noch Spuren einstiger Lebenskraft. Neben der Baumwolle, die den wichtigsten Handelsartikel bildete, erzeugte das Eiland Zucker, Wein, Getreide, Mineralien und Salz. Doch schon um die Mitte der 20er Jahre war es kein Geheimnis mehr, daß die Produktionsfähigkeit Cyperns unaufhaltsam zurückging. Der Baumwollbau verfiel, die Bevölkerung verminderte sich, und infolge der mangelhaften Bodenpflege entstanden Sümpfe, die zu Pestherden schlimmster Art wurden[1]. Nirgends zeigte sich die verheerende Wirkung des osmanischen Regimes in so schreckenerregender Gestalt wie hier, und wohl in keinem Paschalik des unermeßlichen Reiches waren Christen und Türken der Tyrannis so preisgegeben wie auf Cypern. Da die türkischen Zollpächter sich hartnäckig sträubten, den im niederländischen Vertrage stipulierten Wertzoll von 3 % auf Import und Export anzuerkennen und an dem alten Tarife festhielten, der 2 Dukaten von jedem Zentner Baumwolle forderte, entstand 1613 ein schwerer Konflikt zwischen dem Emir und den niederländischen Faktoren. Beide Parteien kämpften um ihren Vorteil. Denn der Satz der cyprischen Baumwolltaxe entsprach 5—6 % vom Werte der Ausfuhr, ein Zoll, den die Holländer natürlich nicht bezahlen wollten, während den Zolleinnehmern aus der Verminderung ihrer früheren Erträge die größten Unannehmlichkeiten erwuchsen. Unglücklicherweise begannen die Differenzen zu einer Zeit, wo die Baumwollpreise sehr niedrig waren, und der Zentner statt 40—50 nur 20—25 Dukaten auf dem Markte erzielte. Solange der Emir 2 Dukaten pro Zentner in guten und schlechten Baumwolljahren erhielt, hatte der Preisrückgang gar keinen Einfluß auf die Zolleinkünfte. Jetzt aber warfen 4 oder 5 Zentner statt 8—10 nicht mehr als 3 Dukaten ab[2]. Mit allen Mitteln suchte der Emir seiner Forderung Geltung zu verschaffen, während die niederländischen Kaufleute den Gesandten bestürmten, für Abstellung der Zollplackereien Sorge zu tragen. Solange Nassuf Pascha das Staatsruder in Händen hielt,

---

[1] Masson, p. 394.
[2] Alles nach Hagas Brief vom 30. Mai 1615.

glückte es Haga nicht, die Schwierigkeiten zu beseitigen. Erst nach Ermordung des Großwesirs ward die Bestimmung getroffen, daß der holländische Baumwollenexport nach dem Vertrage von 1612 behandelt werden sollte[1]. Allein die Ruhe wollte auf Cypern nicht einkehren. Im Jahre 1615 rief der Emir die holländischen Kaufleute plötzlich vor den Pascha und forderte von ihnen 3 % aller seit 1613 eingeführten Kontanten. Als die Faktoren unter Berufung auf die Kapitulation energisch protestierten, wurden sie in Ketten geworfen. Ja, der Pascha drohte ihnen mit der Bastonade, wenn sie nicht sofort zahlten, und erpreßte auf diese Weise von den „an Hals und Beinen gefesselten" Holländern 3000 Realen[2].

Zum Glück sind uns verschiedene Konsulatsabrechnungen aus den Jahren 1613—16 und 1626—32 erhalten, für die hinsichtlich der Zuverlässigkeit die früher bei Aleppo geäußerten Bedenken gelten. Auch in Larnaka (Saline), dem Hauptsitz des niederländischen Handels auf Cypern sowie in Nicosia und Limissos wurden gewöhnlich zu niedrige Werte angegeben. Und Vorsicht scheint besonders bei der von Giacomo Mille, dem ersten holländischen Vizekonsul, vorgelegten Rechnung von 1614 geboten zu sein. Während in der Aufstellung von 1613 nur die Ausgaben gebucht sind[3], ist die bewußte Abrechnung Milles vollständiger. Man erstaunt über die Geringfügigkeit der darin verzeichneten Totalausfuhr von 1614[4], zumal da Haga den Staaten zur selben Zeit berichtete, es seien wohl 10 holländische Fahrzeuge in Cypern befrachtet worden, was leider selten geschehe[5]. Rechnen wir die teils in Piastern, teils in Zechinen

[1] Haga an d. Generalst., 7. März 1614. Ferner Beilage C. bei Hagas Brief vom 30. Mai 1615.

[2] Klageschrift von niederländischen Kaufleuten an d. Generalst., 28. Nov. 1615. Haga an d. Generalst., 2. Jan. 1615.

[3] Die Rechnung von 1613 und Milles Abrechnung von 1614 befinden sich als Beilagen bei Hagas Brief vom 28. Nov. 1615. 1615 brachten die cyprischen „consulaten" Haga nach Abzug aller Unkosten noch 1500 Realen ein.

[4] Die eingeführten Kontanten sind nicht angegeben.

[5] Haga an d. Generalst., 28. Nov. 1615.

angegebenen Werte in Realen um, so betrug der Gesamtwert der exportierten Baumwolle, Baumwollgarne usw. ungefähr 66058 Realen und 60 Asper[1]. An der Richtigkeit dieser Deklarationen hegte Pauw leise Zweifel[2], Haga aber schrieb der Regierung: „Ich sende Euch, Hochmögende Herren, eine Kopie der Rechnung, damit jedermann erkennen kann, wie wenig Abgaben die Kaufleute in Zeiten zahlen, wo die Schiffe so reich beladen kommen und gehen“[3]. Und Adriaan Pauw klagte er, daß wahrscheinlich die Hälfte der tatsächlich ausgeführten Waren Cypern unverzollt verlassen habe[4].

Möglicherweise hing die verdächtige Zollerhebung Milles mit dem am 5. Juni 1614 gefaßten Beschluß der Generalstaaten zusammen, wonach Haga seine Ansprüche auf die cyprischen Konsulatseinkünfte von 1614 an die Levantekaufleute in Holland abtreten sollte, die ihm dafür 6000 fl. garantierten. Da den Handelsherren wenig an den Gebühren gelegen war, und die erwähnte Resolution der Hochmögenden vor allem eine Entlastung des cyprischen Handels im Auge hatte, wurden Abgaben vielleicht nur pro forma von Mille erhoben.

Ein zuverlässigeres Resultat liegt uns für den Zeitraum vom 13. September 1615 bis zum letzten September 1616 vor. Nach der Rechnungsablage des Vizekonsuls Cornelis van Ostayen wurden in diesem Jahre 126076 Realen auf dem Konsulate

---

1 Deklariert wurden:

	Realen van achten
a) Versandte Güter (Baumwolle usw.)	= 13175
b) Desgl. im Werte von 34576 Zech. u. 80 Asp.	= 51865
c) 20 Säcke Baumwolle u. 4 Zentner Baumwollgarn, wofür 13 Zech. u. 70 Asp. bezahlt wurden. Der Wert dieser Artikel betrug demnach 679 Zech. u. 20 Asp.	= 1018 u. 60 Asp.
	66058 R. 60 A.

2 Pauw an d. Generalst., 12. Sept. 1615.

3 Haga an d. Generalst., 28. Nov. 1615.

4 Haga an Adriaan Pauw, 14. Nov. 1615.

deklariert[1]. Leider hat Ostayen vergessen, die Schiffszahl hinzuzufügen. Verzollungen von exportierten Artikeln scheinen nur am 6. Januar und am 6. Juni stattgefunden zu haben, wo für einige Partien Baumwolle und Garn im Werte von 736 Zechinen und 30 Aspern (= 1104 Realen, 30 Asper) Zoll entrichtet ward[2]. Ob noch weitere Exportgebühren eingelaufen sind, können wir nicht mitteilen, da in Ostayens Rechnung nur die Kontanten gebucht sind. Auch hier mag die Verzollung der ausgeführten Waren mit der 6000 fl. Angelegenheit in Konnex stehen, über die im letzten Drittel des Jahres 1616 eine lebhafte Fehde zwischen Haga und den niederländischen Faktoren auf Cypern ausbrach.

Als der Gesandte nach zweijährigem Mahnen keinen Stüver von der ihm zur Linderung seiner Geldnot zugestandenen Summe erhalten hatte, entschloß er sich endlich, andere Saiten aufzuziehen. Der Dragoman Nicorosio Grilli, ein „sanftmütiger und diskreter“ Mann ward mit dem Auftrage nach Cypern gesandt, von jedem Zentner Baumwolle 2 Realen, von Baumwollgarnen 4 Realen, von Seide und anderen Exportartikeln 3 % vom Werte so lange zu erheben, bis die Schuld gedeckt sei. Grilli setzte die Faktoren von seiner Ordre in Kenntnis und stieß sofort auf lebhaften Widerspruch. Man überschüttete Haga mit Vorwürfen, ließ sich zu ehrverletzenden Äußerungen hinreißen und erklärte dem Dragoman rund heraus, der holländische Kaufmann gehorche im Orient nur dem türkischen Sultan. So sah sich Grilli genötigt, die Auflage mit Hilfe der osmanischen Regierung einzutreiben[3].

Daß die Nachricht von dem Vorgehen Hagas eine große Erregung in Amsterdam hervorrufen würde, war vorauszusehen[4].

---

[1] Siehe Beilage Nr. IV. Allerdings befanden sich unter den Empfängern auch Venezianer, die vermutlich Interessen holländischer Firmen wahrnahmen.

[2] Diese beiden Eintragungen befinden sich am Schluß von Milles Abrechnung.

[3] Vgl. darüber Hagas Briefe an d. Generalst., 28. Nov. 1615, 25. Juni, 17. Sept., 17. Dez. 1616.

[4] Haga an d. Generalst., 17. Dez. 1616.

Den Generalstaaten ging eine Denkschrift[1] zu, die, gestützt auf die ungünstigen Berichte der Faktoren, dem Gesandten das schlechteste Zeugnis ausstellte und die Handelsverhältnisse auf Cypern in den düstersten Farben schilderte. Viele Faktoren hätten bereits die Insel verlassen, trotzdem Cypern im Osten die Zentrale des Baumwollhandels bilde und eine überaus wichtige Schiffahrtsstation sei. Was nütze denn der Republik ein Vertreter in Konstantinopel, der kein Herz für den Handel habe! Die Folgen von Hagas rigoroser Tat würden Zollerhöhungen von türkischer Seite und die Vernichtung der so mühsam errungenen Handelsfreiheit sein.

Die Generalstaaten nahmen die Partei des Orateurs, dem sie schon am 24. September 1616 Erlaubnis gegeben hatten, die 6000 fl. im „Namen der Hochmögenden" einzufordern. Und so lautete der Beschluß: Die Faktoren haben den Anordnungen Hagas Folge zu leisten, widrigenfalls sie auf keinen Schutz mehr rechnen dürfen[2]. Eine geraume Zeit entziehen sich dann die Vorgänge auf Cypern unsern Blicken. Wir vernehmen nur, daß verschiedene der 1622/23 nach Alexandretta segelnden holländischen Schiffe in Larnaka Station machten, und daß der Faktor Jan de Marees auf der Insel ermordet ward[3]. Ob der Handelsverkehr zunahm oder zurückging, ist aus Hagas Abrechnung nicht zu ersehen.

Wenn wir in einem Schreiben des Gesandten lesen, daß 1626 die Venezianer den größten Teil der cyprischen Baumwolle aufkauften und für die nach ihnen kommenden Niederländer keine halbe Ladung übrig ließen[4], so überrascht der Bericht des Vizekonsuls Daniel van Steenwinckel, daß in demselben Jahre 117520 Realen auf dem Konsulate angemeldet wurden[5]. Und

---

[1] Im Bündel: Holland 2609.

[2] Res. d. Generalst., 21. Febr. 1617.

[3] Haga an Floris II. van Pallant, 28. Dez. 1623. (Bydr. voor Vaderl. Gesch. VI. p. 32 ff. Arnhem 1848.)

[4] Haga an d. Generalst., 28. Dez. 1626.

[5] Siehe hierfür sowie für alle übrigen Notierungen Beilage Nr. VII.

diese Summe wird wahrscheinlich doppelt so hoch gewesen sein. Denn gerade 1626 richtete Steenwinckel flehentliche Bitten an Haga, ihm zu helfen. Auf Cypern gehe alles drunter und drüber. Er werde wie ein „Hundejunge“ von den Faktoren behandelt, und man betrüge ihn um mehr als die Hälfte der Gebühren. Überall sei es Sitte, die eingetroffenen Kontanten zuerst nach dem Hause des Konsuls zu bringen und sie nachher dort abzuholen. In Larnaka bringe jeder Kaufmann sein Geld dahin, wohin es ihm beliebe, und deklariere nicht mehr, als ihm gerade gut scheine[1].

Da Steenwinckel von den exportierten Waren — vermutlich aus dem von Haga angegebenen Grunde — keine Prozente erhielt, müssen wir auf die Ermittlung des Handelsumfangs Verzicht leisten. Auch ist die Zahl der ein- und ausgegangenen Segler nicht deutlich zu erkennen. Denn mehrmals begnügt sich der Konsul mit dem Eintrag „auf verschiedenen Schiffen gekommen“.

Viel niedriger war die Kontanteneinfuhr im Jahre 1627. 51145 Realen gab man dem Konsul an, es mögen in Wirklichkeit 100000 Realen gewesen sein. 1628 scheint kein niederländisches Schiff in einem der cyprischen Häfen gelöscht oder geladen zu haben, während 1629 26300 Realen deklariert wurden. Im folgenden Jahr verzeichnet Steenwinckels Rechnung den Eingang von nur 14000 Realen, wozu die Abgaben von 139 Säcken Baumwolle kamen. 1631 betrug das angemeldete Bargeld 27567 Realen, aber von den ausgeführten Gegenständen verzollte man lediglich 21 Säcke Baumwolle und 241 Karren Salz. Bis Ende Juli 1632 wurden für 5000 Realen, 3 eingeführte Wolltücher sowie für den Export von 25 Ballen Seide und anderen nicht genannten Waren Abgaben bezahlt.

So anfechtbar die Summen der registrierten Kontanten auch sind, sie geben uns immerhin einen Begriff von der Bedeutung des niederländischen Verkehrs auf Cypern. Wir sahen, daß der

[1] Daniel van Steenwinckel an Cornelis Haga 4. Juli 1626. Beilage bei Hagas Brief vom 28. Dez. 1626.

Geldimport nach dem Jahre 1626 erheblich abnahm, daß 1628 gar nichts umgesetzt ward, und daß zu Anfang der 30er Jahre nur wenig Kontanten einliefen. Die Zahlen der Cypern in dieser Periode berührenden Schiffe bestätigen den Verfall des Handels. 1627 warfen drei Fahrzeuge vor Larnaka Anker, von denen eins aus Alexandretta zurückkam. 1629 finden wir wiederum drei Schiffsnamen in der Rechnung, 1630: zwei, 1631: vier, 1632: eins, und zwar waren es fast immer dieselben Segler und dieselben Schiffer.

Bei der Besprechung des syrischen Cottimos wurde hervorgehoben, daß die Vertreter holländischer Firmen auf Cypern — nach dem Rechnungsbericht scheinen es acht im ganzen (darunter zwei Venezianer) gewesen zu sein — dem Vorbilde der Landsleute in Aleppo folgend eine gemeinschaftliche Kasse gegründet hatten, der das gleiche Schicksal widerfuhr. Wie hoch die cyprischen Passiven gewesen sind, läßt sich nicht mehr feststellen, weil die von Steenwinckel den Amsterdamer Direktoren übersandte Tanzaabrechnung verloren gegangen ist. Ausbezahlt wurden den Gläubigern in Larnaka 6420 Realen[1].

Der Zusammenbruch der Tanza bildet auch hier gleichsam den Schlußstein. Die cyprischen Zustände waren derartige geworden, daß der Kaufmann keine Lust mehr verspürte, Einkäufe auf der Insel zu machen. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts hörte Cypern auf, eines der wichtigsten Handelsgebiete der Levante zu sein. Und so konnte es geschehen, daß von 1670—1690 zeitweise der französische Konsul Venezianer, Engländer, Holländer und Ragusaner vertrat[2].

Durch den Rückgang des niederländischen Verkehrs in Syrien und auf Cypern ward der Besuch Smyrnas im hohen Maße gesteigert. Den Hauptanziehungspunkt bildete natürlich das Erscheinen der persischen Seide auf dem dortigen Markte. Aber auch die angenehmen kommerziellen Verhältnisse und die Bewegungsfreiheit lockten sehr viele Abendländer hierher.

[1] Eingabe der Dir. 8. Okt. 1636. Missiveboek I. p. 110 ff.

[2] Masson, p. 394.

Avanien hatten die Christen in Smyrna kaum zu befürchten, man tat alles, um ihnen den Verkehr zu erleichtern und den Aufenthalt abwechslungsreich zu gestalten. Dazu kam der vortreffliche Hafen, der den Schiffen gestattete, bis dicht an den Quai heranzufahren, so daß rasch aus- und eingeladen werden konnte[1]. Während der ersten Jahrzehnte des 17. Säkulums dominierte der französische Handel in der Metropole Anatoliens, und solange der Seidenimport der Stadt belanglos war, kamen wenig holländische Schiffe nach Smyrna. Nur 662 Realen nahm Haga 1612—13 an Gebühren in Chios und Smyrna ein[2], und die Tatsache, daß der Venezianer Nicolo Orlandi in dem kleinasiatischen Hafen den Posten eines holländischen Konsuls versah, zeigt zur Genüge, wie gering die Frequenz der Niederländer dort sein mußte. 1615 schrieb Haga den Hochmögenden, die Zahl der Smyrna anlaufenden Fahrzeuge, die der Baumwolle wegen kämen, sei recht unbedeutend[3].

Ganz allmählich trat dann die Wandlung ein. Als der persisch-türkische Krieg die Verbindung Aleppos mit Ispahan unterbrach, suchten die Perser auf einem anderen Wege, über Täbris, Eriwan, Kars, Erzerum, Tokat, Angora und Smyrna zum mittelländischen Meere zu gelangen. Freilich wurden die meisten persischen Erzeugnisse dem Abendlande durch die Schiffe der englischen und niederländischen ostindischen Kompagnie zugeführt. Denn der Karawanenverkehr von Ispahan nach Smyrna dauerte sieben Monate und verschlang Unsummen. Masson berechnet, daß für jede Kameellast 40 Piaster Transportgebühren zu entrichten waren. Diese nicht sonderlich hohe Ausgabe ward durch Zölle, die unterwegs erhoben wurden, um 122 Piaster pro Last vermehrt, während man in Smyrna noch einen Eingangszoll von 46 Piastern zu zahlen hatte[4]. So kostete die Überführung einer Kameellast Seide von Ispahan bis zur klein-

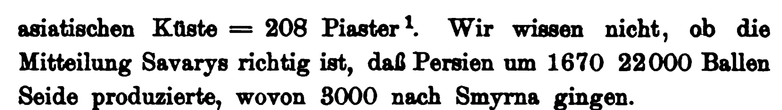
---

[1] Masson, p. 418.

[2] Die oben genannte Summe stellte nur die Hälfte der „consulaten“ dar, die andere Hälfte erhielt der Konsul.

[3] Haga an d. Generalst., 6. Febr. 1615.

[4] Masson, p. 419. Savary, II. p. 382.



asiatischen Küste = 208 Piaster[1]. Wir wissen nicht, ob die Mitteilung Savarys richtig ist, daß Persien um 1670 22000 Ballen Seide produzierte, wovon 3000 nach Smyrna gingen.

Außerdem gewann die Stadt eine steigende Bedeutung für den Teppich- und Fellhandel. Nach dem Parfait négociant sollen die Holländer in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts bis zu 1500 Ballen Angorafelle in Smyrna eingekauft haben[2]. Endlich waren in den dortigen Bazaren Häute, Korduan, persische Drogen, Galläpfel sowie Baumwolle und Baumwollwaren zu haben.

Seit dem Ende der 40er Jahre begannen die niederländischen Kaufleute eine rege Tätigkeit in Smyrna zu entfalten[3], und zur Förderung ihres Handels trugen vier hervorragende Konsuln aus dem Geschlechte Hochepied bei, die nacheinander von 1688—1824 das Konsulat inne hatten[4]. Bis zum heutigen Tage ist Smyrna Hollands Verkehrszentrum im östlichen Mittelmeer geblieben, und für die Lebensfähigkeit der Beziehungen spricht wohl kein Umstand mehr als die im Jahre 1903 erfolgte Gründung einer niederländischen Handelskammer in dieser Stadt[5].

Chios scheint die Holländer nach Hagas Berichten nicht sonderlich angezogen zu haben, obwohl die Insel ergiebig an Wein, Südfrüchten, Baumwolle, Seide, schwarzem Marmor und Mastix war. Vermutlich kamen chiische Produkte auch in dem benachbarten Smyrna zum Verkauf, wo sie leichter und profitlicher abgesetzt werden konnten.

In Übereinstimmung mit dem französischen Gesandten klagte Haga beständig über den flauen Handelsverkehr in

---

1 Ob es sich hier um türkische oder spanische Piaster handelte, ist nicht ersichtlich.

2 Savary, II. p. 368.

3 Remonstrantieboek I. p. 32 f.

4 Über die Hochepieds siehe Elias, Vroedschap van Amsterdam II. p. 618 ff. Von 1810—1814 ward das Konsulat nicht von einem Hochepied vertreten.

5 Bulletin de la chambre de commerce néerlandaise de Smyrna Ier année Nr. 1.

Konstantinopel. „Der Umsatz ist in diesen Quartieren nur klein“, lautet ein Schreiben von 1613, „und bei dem geringen Absatz wird voraussichtlich keine Besserung eintreten. Waren, die hier gebraucht und nachgefragt werden, sind Laken, Zinn und Kirseyen[1] — sie kommen gewöhnlich auf englischen Schiffen — sowie Seide und Brokatstoffe, mit denen die Venezianer Konstantinopel versorgen. An diese Gewebe haben sich die Türken so gewöhnt, daß sie die leichten holländischen Zeuge und Manufakturen gar nicht oder wenig schätzen“[2].

Vom Frühjahr 1612 bis zum 1. Oktober 1613 löschten nur vier holländische Schiffe auf der Reede von Konstantinopel, und zwar lief Ende März oder Anfang April 1613 das erste Fahrzeug unter holländischer Flagge ein[3]. Der kleinen Schiffszahl entsprechend ergaben die Handelsgebühren nur 2000 Realen, wonach der Wert der deklarierten Ein- und Ausfuhr 100000 Realen betragen haben konnte. In den ersten drei Monaten des Jahres 1614 erschienen zwei kleine niederländische Segler mit geringwertiger Ladung[4], und auch in den folgenden Jahren blieb der Verkehr auf diesem Niveau.

Masson hat aus französischen Quellen nachgewiesen, daß der Import der Franzosen, Engländer und Holländer nach Konstantinopel eine ganz andere Rolle als der Export spielte, und daß sich Stambul darin von allen übrigen Schalen der Levante erheblich unterschied[5]. Wir sahen, wie in Syrien und auf Cypern die Niederländer in großen Mengen levantische Produkte kauften, während sie sehr selten den Türken holländische Erzeugnisse verkauften. Bestand doch die Ladung der meisten nach Larnaka und Alexandretta segelnden Kauffahrer aus Kon-

---

[1] Vgl. darüber Ehrenberg, Hamburg und England, p. 269. Er erklärt Kerseys (Kirseyen) als leichte, flannelartige, geköperte Wollstoffe aus Streichgarn, die hauptsächlich nach Italien und anderen südlichen Ländern ausgeführt wurden.

[2] Haga an d. Generalst., 25. Okt. 1613, ferner 5. Sept. 1615.

[3] Haga an d. Generalst., 3. April 1613.

[4] Haga an d. Generalst., 3. April 1614.

[5] Masson, p. 432.

tanten! Im Gegensatz zu den Syrien- und Cypernfahrern hatten die nach dem goldenen Horn bestimmten Schiffe in erster Linie Güter und nur in Ausnahmefällen Kontanten an Bord. Der holländische Verkehr mit Chios, Smyrna und Konstantinopel ward gewöhnlich durch ein und dasselbe Fahrzeug betrieben. Der Schiffer fuhr zuerst nach Stambul, wo er die aus Holland mitgebrachten Gewebe und sonstigen Erzeugnisse der Republik löschte. Dann segelte er nach Smyrna oder Chios weiter. Hier wurde das in Konstantinopel erhaltene Geld zum Einkauf von Baumwolle, Fellen usw. verwandt [1].

Es war nicht allein die große Konkurrenz der Engländer und Venezianer, die den holländischen Handel in Konstantinopel ein kümmerliches Dasein fristen ließ. Die Habgier des Sultans, die Unersättlichkeit der zahllosen Hofbeamten, die sich der Kaufmann zum Freunde halten mußte, die unaufhörlichen Personalveränderungen und fürchterlichen Avanien — so kostete 1634 eine Erpressung den Abendländern 72628 Realen [2] — entmutigten viele Handelshäuser, hier Filialen zu gründen. Dazu kam das kostspielige Leben in Konstantinopel [3] und die geringe Bedeutung des Marktes. Denn alle hier von den Türken feilgebotenen Handelsartikel, wie Wolle, Häute, Felle Wachs, Potasche und Baumwolle, waren in den ersten Dezennien des 17. Jahrhunderts besser und in beträchtlicheren Quantitäten in Syrien zu erhalten. Daher blieb Konstantinopel bis zum Ausbruch des türkisch-venezianischen Krieges einer der von den Holländern am wenigsten frequentierten Levantehäfen.

Aber schon während der Kriegsjahre machten sich die ersten Anzeichen einer Umwandlung bemerkbar. Im März 1647 trafen zwei vollbeladene holländische Kauffahrer aus Venedig und Livorno auf der Reede der Kapitale ein, denen im Laufe des Sommers drei weitere Segler folgten. Zu gleicher Zeit scheint sich eine größere Zahl von niederländischen Schiffen in

---

[1] Haga an d. Generalst., 6. Febr. 1615, 28. Mai 1616.

[2] Haga an d. Dir., 20. Juni 1636, an d. Generalst., 12. Juli 1636.

[3] Die Abendländer wohnten schon damals in Galata und in Pera.

Smyrna befunden zu haben. Was diese Fahrzeuge an Ladung brachten, wird leider nicht mitgeteilt[1]. Vier der auf der Reede von Konstantinopel liegenden Holländer wurden dann plötzlich von der Pforte beschlagnahmt und als Transportschiffe eingerichtet, die den auf Kreta fechtenden Türken Proviant bringen sollten.

Nach dem Ende des kandischen Krieges stand der holländische Handel in Konstantinopel dem englischen kaum noch nach. Niederländische Gewebe fanden starken Absatz auf dem Markt der türkischen Hauptstadt, und Savary versichert uns, daß die Holländer in den 70er Jahren 2000—2500 Stück jährlich verkauften[2]. „Il faut remarquer“, fügt er hinzu, „que ceux qui a donné lieu au grand debit que font les Anglois et Hollandois de leurs draps à Constantinople e par tout le Levant, vient de la fidelité qu'ils ont toûjours gardée tant dans la bonté des draps que dans les teintures pour leurs couleurs; car pour soûtenir cette reputation, ils ne voudroient pas mettre en vente une seule pièce de drap qu'il ne eût de bonne qualité, soit pour les largeurs soit pour les couleurs“[3].

Während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts hatten die Inseln im griechischen Archipel wohl die stärkste Frequenz von niederländischen Schiffen aufzuweisen. Zwar geben die Quellen kein bestimmtes Eiland an, es ist auch im höchsten Grade zweifelhaft, ob der Verkehr, der sich dort entwickelte, ein eigentliches Zentrum hatte. Nur soviel steht fest, daß die Cykladen und Sporaden am häufigsten angelaufen wurden, weil sie Getreide in großen Mengen produzierten. Und um der Cerealien willen kamen diese Schiffe ins ägäische Meer.

Im Jahre 1614 hatte Sultan Ahmed die Bestimmung getroffen, daß türkisches Korn nur mit großherrlicher Erlaubnis

---

[1] Vgl. darüber Nicolo Gisbrechti an d. Generalst., 21. März, 29. Juni, 12. Aug. 1647. Ferner Josua van Sonnevelt an d. Generalst., 24. Mai, 13. Sept. 1647.

[2] Savary, II. p. 444.

[3] Savary, II. p. 422. In dem uns vorliegenden zweiten Teile des Parfait négociant herrscht in bezug auf die Paginierung vollständiger Wirrwarr.

[redacted]

ausgeführt werden durfte. Aber Genuesen, Livornesen, Venezianer, Neapolitaner und Sizilianer, Spanier, Portugiesen, Griechen und Juden machten dem Padischah einen Strich durch die Rechnung. Da die apenninische und iberische Halbinsel von auswärts Getreide beziehen mußten, und die Zufuhr aus Nord- und Ostseehäfen allein nicht genügte, mieteten unternehmende Kaufleute, die vornehmlich in Genua und Livorno saßen, aber auch griechische Kornhändler auf Zante eine Anzahl niederländischer und englischer Schiffe[1] und ließen im östlichen Mittelmeer alles Getreide aufkaufen, dessen man nur habhaft werden konnte. Infolge des vom Sultan erlassenen Dekretes kam es bei diesen Einkäufen zu unaufhörlichen Reibungen mit den Beamten der Pforte, gelegentlich sogar zu Gewalttaten von beiden Seiten. Die Osmanen brachten verschiedene Kornschiffe auf, während sich die holländischen Schiffer, die in viel größerer Zahl als englische Seeleute diese Fahrten betrieben, an türkischem Eigentum vergriffen und Muselmänner nötigten, ihre Kornvorräte herauszugeben. Eine schmale Abfindungssumme sollte dann den Schein erwecken, als habe hier ein regelrechter Kauf stattgefunden. Man ging schließlich so weit, türkische Handelsfahrzeuge anzuhalten und ihrer Ladung zu berauben. Trafen jedoch osmanische Galeeren mit den Getreidefahrern zusammen, so setzten sich die niederländischen Seeleute energisch zur Wehr und lieferten den Türken förmliche Schlachten.

Über diese Vorgänge, die sich fast Jahr für Jahr wiederholten, herrschte in Konstantinopel außerordentliche Erbitterung. Mehr als einmal schwebten Haga und die wenigen in Galata und Pera wohnenden Niederländer in Lebensgefahr. Es bedurfte der ganzen diplomatischen Geschicklichkeit des Gesandten, um Reeder und Befrachter der türkischen Getreideschiffe zufriedenzustellen[2].

---

[1] Von hansischen Schiffen ist in unseren Berichten nicht die Rede.

[2] Über die Kornschiffahrt siehe Hagas Briefe an d. Generalst., 17. April 1614; 12., 26. Nov. 1616; 6. Jan., 22. Mai 1618; 2. März 1619; 6. April 1621; 10. Jan. 1622; 4. April 1626; o. D. 1627; 1. April 1628;

Auf Hagas Antrag untersagten die Generalstaaten allen niederländischen Schiffern, Korn im Gebiete des Sultans zu laden[1] und entzogen den Ungehorsamen ihren Schutz. Der Orateur erhielt strenge Weisung, keinem einzigen der auf solchen Fahrten ertappten und in die Sklaverei verkauften Seeleuten irgendwie behilflich zu sein. Trotzdem fanden die Plakate von 1617 und 1621 gar keine Beachtung[2]. Unverdrossen ward das gefährliche, aber einträgliche Geschäft fortgesetzt. An Beseitigung der Mißstände war schon deshalb nicht zu denken, weil es sehr selten gelang, die Namen der Schuldigen festzustellen. Denn ein großer Teil der niederländischen Kornfahrer segelte unter fremder, unter der Flagge der jeweiligen Befrachter. Daher hatte Haga im Jahre 1618 die Bitte ausgesprochen, die Staaten möchten die in italienischen Häfen und insbesondere die in Genua und Livorno residierenden Konsuln beauftragen, Namen und Heimatsorte derjenigen Kapitäne zu ermitteln, die levantisches Korn löschten[3]. Diesem Wunsche ward entsprochen. Aus den Briefen der Konsuln Ouwercx, van Dalen und van Ryn[4] geht hervor, daß 1621 ein niederländisches Kornschiff von Venedig nach dem Archipel fuhr. Es kehrte mit 70 Lasten Getreide nach der Markusstadt zurück. Im Hafen von Livorno erschien im gleichen Jahre „de goude leeuw", der 110 Lasten levantisches Getreide mitbrachte, während genuesische Kaufleute im Winter 1620/21 zwei holländische Fahrzeuge ins östliche Mittelmeer sandten, von denen „de lootsman" vier tunesischen Piraten zum Opfer fiel[5]. Diese Ziffern lassen erkennen, daß die Konsuln bei

---

17. März 1629; 2. März 1630; 27. Sept. 1631; 8. Jan., 28. Febr., 16. März, 27. April, 25. Mai, 10., 25. Juni 1632; 21. Febr., 10. Dez. 1633; 15. Dez. 1635; 10. Jan. 1636.

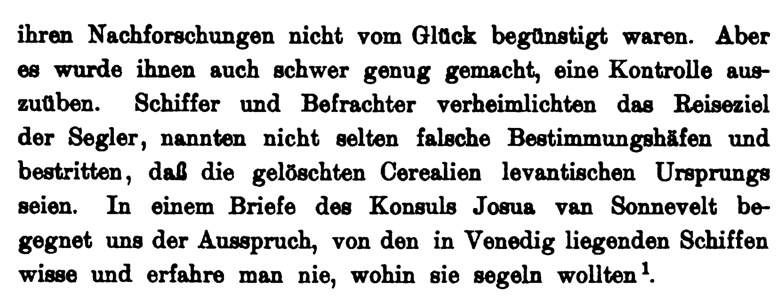
[1] Res. d. Generalst., 15. Febr. 1617; 22. Juni 1621; 3. Febr. 1622.

[2] Das beweist auch die Erneuerung des Plakates am 8. Mai 1632.

[3] Haga an d. Generalst., 22. Mai 1618.

[4] G. Ouwercx an d. Generalst., 11. Juni 1621; 1. April 1622. Johan van Dalen, 14. Juni 1621. Nicolaes van Ryn, 11. März 1622.

[5] 1626 segelten ebenfalls zwei holländische Kornfahrer von Genua nach dem Archipel. Vgl. Schreiben von Hendrick Muilman an d. Generalst., 1. Aug. 1626.



ihren Nachforschungen nicht vom Glück begünstigt waren. Aber es wurde ihnen auch schwer genug gemacht, eine Kontrolle auszuüben. Schiffer und Befrachter verheimlichten das Reiseziel der Segler, nannten nicht selten falsche Bestimmungshäfen und bestritten, daß die gelöschten Cerealien levantischen Ursprungs seien. In einem Briefe des Konsuls Josua van Sonnevelt begegnet uns der Ausspruch, von den in Venedig liegenden Schiffen wisse und erfahre man nie, wohin sie segeln wollten[1].

Wie groß die Zahl der jährlich den Archipel, die macedonische und griechische Küste sowie die Getreidehäfen Moreas und Syriens besuchenden niederländischen Kauffahrer war, wird wohl immer verborgen bleiben. 1619 sprach Haga von zwölf großen Kornschiffen, die in den östlichen Gewässern gesehen seien. Im Jahre 1630 erhielten die Staaten aus Haifa Nachricht, daß dort neun Schiffe auf Kornfrachten warteten[2]. Der französische Reisende Fermanel zählte zur selben Zeit im Hafen von Akkon 32 Fahrzeuge, die ohne Ausnahme Getreide luden[3].

Zu höchst unangenehmen Verwickelungen kam es im Jahre 1632. Als man in Konstantinopel vernahm, daß 1631 wiederum ein holländischer Segler irgend einem Türken die Kornladung geraubt habe, drohten die Reeder des osmanischen Schiffes, sich an dem Gesandten schadlos zu halten. Es entstand in der Stadt das Gerücht, daß über 100 Getreidefahrer der Republik im vergangenen Jahre den Archipel nach Korn abgesucht hätten. Daher rühre der Brotmangel in Konstantinopel. Haga sandte seiner Regierung ein Memorial über die Schadenersatzforderungen der betroffenen türkischen Reeder[4]. Die Mitteilungen dieses Aktenstückes sind in verschiedener Hinsicht hochinteressant, so daß wir sie hier kurz wiedergeben möchten. Dem Schiffer

---

[1] An d. Generalst., 20. März 1637.

[2] Abraham Aertsen an d. Generalst., 20. August 1630 (aus Akkon).

[3] Masson, p. 390. Fermanel gibt nicht an, wieviele dieser Fahrzeuge nach den Niederlanden gehörten.

[4] Memoriael van wegen de schaeden, die de Turcken pretenderen geleden te hebben usw. 25. Juni 1632.

Bastiaen „fiamengo“ wurde vorgeworfen, er habe in Gemeinschaft mit einem genuesischen Kauffahrer einem türkischen Segler folgende Waren gewaltsam abgenommen:

		Forderungen (in Realen)
1553	Kilo Weizen	1553
2019	„ Gerste	1009—50
1015	„ Gerste?[1]	253—75
3	Zentner Wachs	100
5	„ Butter	50
3	eiserne Geschütze	90
	Schiffsgeräte	350
	Wert des Fahrzeuges	200
		3606—25

Ein anderer Schiffer Muys, Führer des Fahrzeuges „de swarte muys“, das von zwei Livorneser Juden befrachtet war, kaufte im Hafen von Skiathos von dem Türken Stazi Abti:

		Forderungen (in Realen)
540	Kilo Weizen	540
1840	„ Gerste	920
außerdem	raubte er ihm:	
2	eiserne Geschütze	80
10	Zentner Biskuit, etwas Pulver und Schiffsprovision	95
		1635

Da dem türkischen Schiffer nur 180 Realen (teils in Bargeld, teils in Sammet und Laken) bezahlt wurden, betrug der Verlust 1455 Realen[2]. Als erschwerender Umstand kam noch hinzu, daß man Stazi Abti während des Vorganges in Eisen geschlossen hatte.

[1] Im Original: geers.

[2] Hagas Schlußsumme 1454 Realen ist wahrscheinlich auf einen Schreibfehler zurückzuführen.

[redacted]

Die dritte Anklage traf den niederländischen Seemann Adriaen Dingemans aus Medemblik. Er lag mit drei anderen holländischen Schiffen unter „Prinzenflagge“ auf der Reede von Skiathos[1] und nahm hier einen angesehenen Türken Mehemed Aga gefangen. Durch diesen Gewaltstreich wollte Dingemans die Hafenbehörden zwingen, den Holländern „freie“ Ladung (vermutlich von Getreide) zu erlauben. Vor seiner Erlösung hatte Mehemed Aga noch 750 Realen zu entrichten, während zwei Diener als Pfand an Bord zurückbleiben mußten. Wenn Haga angesichts dieser Übergriffe auf Plünderung der niederländischen Gesandtschaft, ja auf ein Massakre gefaßt war, so erscheint das wohl begreiflich.

Nun stellte sich sehr bald heraus, daß bei der ersten Gewalttat kein niederländisches Schiff in Frage kam, sondern daß beide Fahrzeuge nach Genua gehörten[2]. Im zweiten Falle hieß der Schiffer nicht Muys, sondern Gerrit Jansz und der Segler „de bonte koe“. Die Befrachter waren zwei portugiesische Juden[3]. Diese Rektifikationen beeinträchtigten den Wert des Memorials in keiner Weise. Zeigt es uns doch, in wie rücksichtsloser Weise die Abendländer dem Gebote des Großherrn trotzten und immer wieder in den Besitz des türkischen Getreides zu gelangen suchten. Andererseits aber verraten die unsinnig hohen Schadenersatzansprüche der Osmanen, daß man bei dieser Gelegenheit einen gehörigen Schnitt zu machen hoffte. Durch Vergleichung mit Genueser Getreidepreisen in dem Notjahre 1648 werden wir später die fabelhafte Höhe der Forderungen ins richtige Licht setzen.

Trotzdem die Pforte 1633 noch einmal erklären ließ, daß niemand ohne Erlaubnis des Padischahs Cerealien aus osmanischen Ländern exportieren dürfe, und daß im Wiederholungsfalle die im Osten ansässigen Landsleute des betreffenden Kornfahrers dafür büßen sollten, war an Ausrottung des Übels nicht zu

---

[1] Eine der Nordsporaden, nördlich von Euböa.
[2] Hendrick Muilman an d. Generalst., 19. Juni 1632.
[3] Theodor Reiniersz an d. Generalst., 28. Juni 1632.

denken[1]. Bedauerlicherweise fehlen uns über den Verkehr der Holländer in den Häfen Moreas in Patras, Coron, Modon und Napoli di Romania genauere Berichte vollkommen. Wir können daher nur mutmaßen, daß sich in Patras, dem wichtigsten Korinthenexporthafen des Peloponnes, ein lebhafter Handel entwickelte.

Solange Kreta noch venezianisches Besitztum war, machten niederländische Schiffe dort häufig Station. In reichen Mengen bot die Insel Baumwolle, Seide, Häute, Getreide, Öl und Wein dar. Es ist bemerkenswert, daß die Sundzollisten von 1601 bis 1638 bei den meisten holländischen Fahrzeugen, die vom Mittelmeer direkt nach der Ostsee fuhren, Kreta als Abgangsort bezeichnen[2]. Ob damit nur angedeutet werden sollte, die Schiffe seien aus dem Morgenlande gekommen, bleibt dahingestellt.

Mit Stillschweigen übergehen unsere Quellen leider auch die eigentlichen Produktionsgebiete der Korinthen, die jonischen Inseln. Obwohl wir der Meinung sind, daß die holländischen Kaufleute einen großen Teil ihres Bedarfes an diesen getrockneten Früchten in Venedig deckten, erführe man gern, wie viel Schiffe Kephalonia und Zante, die im englischen Levantehandel eine so hervorragende Rolle spielten[3], anliefen, um Korinthen zu laden. Das im venezianischen Besitz befindliche Zante wird in den Akten öfters als Sammelpunkt heimkehrender Levantefahrer erwähnt, wofür sich seine Lage auch vortrefflich eignete. Allerdings zogen manche Schiffer Malta dem ionischen Eilande vor, weil die Insel der Johanniter den stark frequentierten italienischen Häfen näher gelegen war.

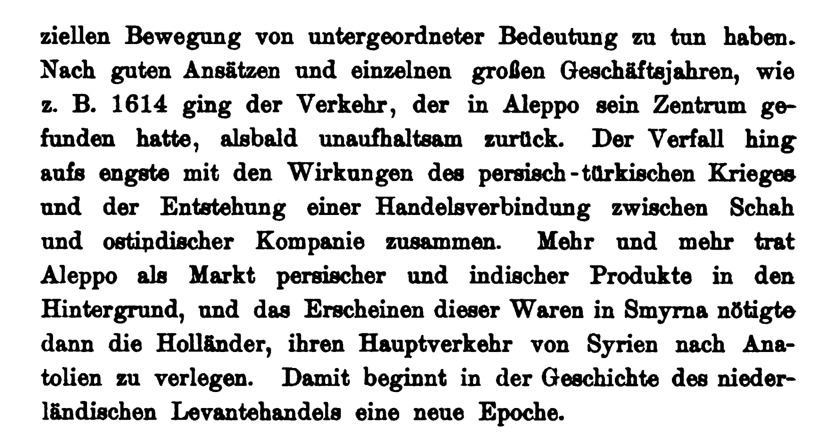
Blicken wir zurück auf die Entwicklung des niederländischen Levantehandels während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, so ergibt sich, daß wir es mit einer kommer-

---

[1] 1631 erfuhr die englische Levantekompanie, daß viele britische Schiffe von Messina und Livorno nach dem Archipel gefahren seien, um Korn zu laden. Epstein, The English Lev. Company Manuskr. p. 69.

[2] Sundzollregister, Schiffahrtstabellen I. p. 171 ff.

[3] Epstein, Manuskr. p. 23, 56 ff.



ziellen Bewegung von untergeordneter Bedeutung zu tun haben. Nach guten Ansätzen und einzelnen großen Geschäftsjahren, wie z. B. 1614 ging der Verkehr, der in Aleppo sein Zentrum gefunden hatte, alsbald unaufhaltsam zurück. Der Verfall hing aufs engste mit den Wirkungen des persisch-türkischen Krieges und der Entstehung einer Handelsverbindung zwischen Schah und ostindischer Kompanie zusammen. Mehr und mehr trat Aleppo als Markt persischer und indischer Produkte in den Hintergrund, und das Erscheinen dieser Waren in Smyrna nötigte dann die Holländer, ihren Hauptverkehr von Syrien nach Anatolien zu verlegen. Damit beginnt in der Geschichte des niederländischen Levantehandels eine neue Epoche.

3. Die Organisation des Mittelmeerhandels.

Es ist im vorigen Abschnitt der Versuch gemacht worden, an Hand des teilweise lückenhaften Materials ein Bild des Auftretens der holländischen Kaufleute in den verschiedenen Verkehrsplätzen zu entwerfen. Wenn auch manche Teile des Gemäldes nicht mehr zu rekonstruieren sind und infolgedessen vieles unverbunden nebeneinander steht, so läßt sich doch aus allem erkennen, daß der Mittelmeerhandel nicht in den Fesseln einer monopolistischen Kompanie lag. Das südliche Binnenmeer sollte jedem holländischen Kaufmann, der dort Handel treiben wollte, geöffnet sein. Daher begegneten alle Vorschläge, eine Levantekompanie im Sinne der englischen zu errichten, unverhohlenem Mißfallen [1].

Aber die Unsicherheit der Schiffahrt und das außerordentliche Wachstum der Piratengefahr schädigten die freie Privatunternehmung derartig, daß den Holländern nichts anderes übrigblieb, als die Straatfahrt zu organisieren. Nur so war es möglich, der Barbareskennot vorzubeugen und den unaufhörlichen Verlusten an Schiffen, Mannschaften und Gütern abzuhelfen. Eine Art von Aufsichtsbehörde mußte geschaffen werden, in

---

[1]) Haga an d. Generalst., 29. Mai 1627, 21. Aug. 1632. Ferner Blok, IV. p. 364.

deren Hände man die Sorge für Mittelmeerhandel und Mittelmeerschiffahrt legte.

Vielleicht hat das Schreiben Hagas vom 5. April 1625 den Stein ins Rollen gebracht. Er riet den Hochmögenden, einige der tüchtigsten und angesehensten Amsterdamer Levantekaufleute zu autorisieren, eine Kontrolle über den südlichen Verkehr auszuüben. Und zwar sollten die betreffenden Handelsherren ihr Augenmerk auf drei Punkte lenken:

1. Auf die Ausrüstung der Schiffe.
2. Auf die Beschaffenheit der Konnossemente und Schiffspapiere.
3. Auf den Unterhalt der im Morgenlande, in Italien, in Tunis und Algier tätigen Gesandten und Konsuln.

Zwischen ihnen und den Amsterdamer Kaufleuten müsse ein regelmäßiger Briefwechsel stattfinden.

Sehr bald nach dem Eintreffen dieses Schreibens[1] forderte die Kaufmannschaft Amsterdams den Magistrat auf, 5—6 Personen aus ihrer Mitte zu erwählen. Am 25. Juni 1625 beschloß die Stadt, Hillebrandt den Otter, Elias Trip, Albert Schuyt, Gerrit Hudde, Marcus de Vogelaer, Philippo Calandrini und Jan Bicker zu Direktoren zu ernennen. So trat das Direktorium des Levantehandels und der Mittelmeerschiffahrt ins Leben[2]. Obwohl das Kollegium, wie mehrere seiner Schreiben aus den Jahren 1625—26 beweisen, sofort seine Tätigkeit aufnahm, beginnen die Aufzeichnungen im „Resolutieboek" erst mit dem 4. Oktober 1627. Die früheren Berichte sind entweder verloren gegangen oder man hat vor dem genannten Tage keine Beschlüsse protokolliert. Aus den Papieren der Direktoren gewinnt man den Eindruck, als sei die Korporation in den ersten beiden Jahren ihres Bestehens ein ziemlich loses Gefüge gewesen, das nach und nach festere Formen gewann.

---

[1] Es kam am 2. Juni in der Staatenversammlung zur Verlesung.

[2] Missiveboek I. p. 1 f. Nominatieboek, p. 1 ff. Plakaatboek d. Dir. Nr. I. „Institutie van de Kamer der Directeuren tot Amsterdam". Cannemann, De Batavorum Mercatura Levantica. 1839.

[redacted]

Als sich die Körperschaft am 25. Juni 1625 konstituierte, zählte sie 7 Mitglieder. Diese Zahl ward später in 8 verwandelt. In jedem Jahre schieden 3 oder 4 Handelsherren aus, niemand durfte länger als zwei Jahre im Amte bleiben, konnte aber später wieder gewählt werden. Der Bürgermeister nominierte die ihm vorgeschlagenen Kaufleute, die ohne Remuneration ihre Stellung bekleideten[1].

Mittwochs, seit 1633 Freitags — man hielt aber auch an anderen Wochentagen Sitzungen ab — versammelten sich die Direktoren zu gemeinsamer Beratung. Alle Mitglieder mußten bei den Verhandlungen zugegen sein, die der Präsident oder Vizepräsident leitete. Anfangs tagte man in Kontoren oder sonst geeigneten Räumlichkeiten, später in einem Zimmer des Stadthauses. Seit dem 27. Oktober 1627 führte ein besoldeter Sekretär die Kanzleigeschäfte.

Auf Texel und Vlieland wurden Kommissare angestellt, die alle ausgehenden Straatfahrer zu visitieren und streng darauf zu achten hatten, ob für jedes Fahrzeug die Schiffsgebühr richtig bezahlt war. 1630 begegnet uns in den Berichten zum ersten Male der Rendant, der die Kasse des Kollegiums verwaltete.

Wenn das Direktorium auch seinen Charakter als städtische Korporation bewahrte, die von den Generalstaaten verliehenen Vollmachten und das Recht, Abgaben erheben zu dürfen, ließen die Körperschaft, wie van der Burgh ganz richtig bemerkt, als eine Art von Generalitätskollegium erscheinen.

Bis 1644 hatte Amsterdam allein die Leitung der Mittelmeerfahrt in Händen. Am 2. Dezember des erwähnten Jahres wurde dann in Hoorn ein neues Direktorium aus vier Hoorner Levantekaufleuten gebildet, das die gleichen Ziele verfolgte und in enger Verbindung mit der Amsterdamer Institution stand[2].

---

[1] Vgl. hierüber, auch für das Folgende: Resolutieboek I. 1627 bis 1633 und d. handschriftl. Index zum Archiv d. Dir. von A. van der Burgh. Die Namen der Direktoren bis 1753 bei Le Long, De Koophandel von Amsterdam, II. p. 712 ff.

[2] Sammlung von Briefen d. Hoorner Direktoren. Lev. Handel Nr. 282.

Im Laufe der 50er Jahre kam es zwischen der Metropole und den Städten des Norderquartiers zu heftigen Differenzen über Schiffsvisitationen. Um dem unerquicklichen Zwist ein Ende zu machen, beschloß man, Generalversammlungen einzuberufen, an denen 12 Vertreter, und zwar 6 aus Amsterdam, je 2 aus Hoorn, Enkhuizen und Medemblik teilnehmen sollten. Die Generalversammlungen waren halbjährlich oder bei besonderen Anlässen abzuhalten [1].

Wir müssen es uns versagen, das Schicksal dieser Neubildung im einzelnen weiter zu verfolgen. Rangstreitigkeiten sowie Klagen über Gebühren und unberechtigte Visitationen trübten bisweilen das Einvernehmen und erschwerten eine gedeihliche Zusammenarbeit. 1669 ward im Einverständnis mit Amsterdam ein Direktor der am Smyrnahandel stark beteiligten Stadt Leiden zu den Generalversammlungen hinzugezogen. Inzwischen hatten Visitations- und Abgabefragen auch Amsterdam und Rotterdam entzweit. Die Folge war, daß Rotterdam am 5. November 1670 sein eigenes Direktorium des Levantehandels errichtete. Erst nach längeren Unterhandlungen gelang es, zwischen beiden Handelsplätzen eine Einigung herzustellen. Die Amsterdamer Direktoren erklärten sich bereit, die Rotterdamer Kollegen über alle wichtigen Vorfälle auf dem Laufenden zu halten und willigten ein, daß Rotterdam seine Abrechnungen über Schiffsgebühren nicht länger der Kontrolle Amsterdams zu unterwerfen brauche. In das Rotterdamer Direktorium trat ein Leidener und 1699 auch ein Dordrechter Kaufmann ein.

Nur Middelburg wandelte seine eigenen Wege. Auch hier führten Weigerungen, Schiffahrtsabgaben zu zahlen und Visitationen vorzunehmen, zum Kampf gegen das verhaßte Amsterdam sowie zur Schöpfung eines Middelburger Direktoriums im Jahre 1696. Diese Korporation stand ganz außerhalb und unterhielt keine Verbindung mit den anderen Direktorien. Amsterdam

---

[1] Der Vergleich wurde am 26. Juni 1658 geschlossen. Remonstrantieboek II. p. 127 ff., p. 160 ff. Das Folgende nach van der Burgh, Index usw.

lehnte es beharrlich ab, die Existenzberechtigung des seeländischen Kollegiums anzuerkennen und erhob wiederholt Protest bei den Generalstaaten. Die 4 Direktoren Middelburgs legten ihre Abschlüsse auch nicht der Generalitätsrechenkammer, sondern dem seeländischen Rechnungshofe vor.

Weder Hoorn noch Rotterdam und Middelburg erreichten je den Einfluß und die Machtstellung des Amsterdamer Direktoriums, das bis zum letzten Jahre seines Bestehens (1826) das Zentrum der Straatfahrt war und zwei Jahrhunderte lang die Führerrolle spielte.

Von einer erfolgreichen Tätigkeit der Amsterdamer Direktoren ist in den ersten 25 Jahren (1625/50) wenig zu merken. Es wurde ihnen nicht leicht, Boden zu gewinnen und den überall gegen die Visitationen aufflammenden Widerstand zu brechen. Als die sieben genannten Kaufleute Amsterdams die Aufsicht über die Mittelmeerfahrt übernahmen, war das Seeräuberwesen bereits zu einer solchen Ausdehnung gelangt, daß nur bis an die Zähne bewaffnete Kauffahrer auf Abwehr der Piraten hoffen durften. Welche unendliche Mühe aber die Gewöhnung der Reeder und Schiffer an Bewaffnungsvorschriften machte, werden wir später zeigen [1]. Außerdem konnten die Direktoren den in Not befindlichen Konsuln, vor allem den Vertretern der Republik in Tunis und Algier gar nicht helfen, weil die Kasse der Korporation sofort verschuldet war. Dadurch ward es ihr unmöglich, in die kommerziellen Wirren Syriens irgendwie einzugreifen, bis dann der Bankerott der Tanza das Direktorium zwang, zur Deckung der Schulden 16 000 Realen aufzubringen.

Wie gesagt, die Opposition von Kaufleuten, Reedern und Schiffern gegen die lästige Kontrolle und namentlich die beständige Geldverlegenheit hinderte die Kaufleute auf Schritt und Tritt, ihren Aufgaben gerecht zu werden.

Die Goldquelle, aus der das Direktorium die Mittel zur Bestreitung seiner ganz erheblichen Kosten schöpfte, war das

---

[1] Siehe S. 200 f.

Lastgeld, eine lediglich für die Mittelmeerfahrt bestimmte und von allen Straatfahrern bei Ein- und Ausgang zu entrichtende Schiffsgebühr. So viel Lasten ein Fahrzeug in seinem Laderaum aufnehmen konnte, so viel Gulden hatte man als Abgabe zu zahlen. Und zwar wurde in den Niederlanden die Tragfähigkeit eines Seglers nach der Zahl der Roggenlasten geschätzt. Wir werden in anderem Zusammenhang die Kornlast als Inhaltsmaß und als Gewicht kennen lernen und behalten uns auch die Berechnung der Größe von niederländischen Schiffen vor. Wie im hansischen Handelsgebiete nahmen die Holländer die Schiffslast durchschnittlich zu 4000 Pfund an.

In einem Gutachten der Admiralitäten über die Fahrt von unbewaffneten Fahrzeugen nach der Straße von Gibraltar finden wir das Lastgeld zum ersten Male erwähnt. Das Dokument ist undatiert, gehört aber zu Papieren aus dem Jahre 1619, in die es vielleicht durch ein Versehen geraten sein mag[1]. Die Admiralitäten stellen in dem Schreiben die Forderung auf, daß unmontierte Segler, wenn sie bis Lissabon führen, 1 fl., wenn sie Gibraltar passieren wollten, 2 fl. — wahrscheinlich an die Convoischiffe — zahlen müßten. Offiziell ward das Lastgeld erst im Jahre 1625[2] eingeführt. Aber die Abgabe betrug zunächst nur 16 Stüver pro Schiffslast[3].

Die Erträge flossen in die Kassen der Admiralitäten, die der Generalitätsrechenkammer Jahr für Jahr über Einnahme und Verwendung der Gelder Rechenschaft abzulegen hatten. Aus der Lastgeldkasse sollten die Kosten der zweiten Mission Pynackers nach der Berberei gedeckt und die Konsulate in Tunis und Algier unterhalten werden. Anfang September 1625 erhöhten die Generalstaaten die Gebühr auf 20 Stüver (1 fl.) pro Last,

---

[1] Die Akte befindet sich in der Loketkas Loq. V. Lit. W. Nr. 10.

[2] P. L. Muller, Gouden Eeuw I. p. 314 schreibt, daß 1623 zum ersten Male Lastgeld in Holland erhoben wurde. Worauf er die Nachricht stützt, wissen wir nicht.

[3] Definitiv scheint das Lastgeld am 24. Juni 1625 eingeführt zu sein.

[redacted]

und zwar kamen die mehr geforderten 4 Stüver den Direktoren des Levantehandels zu gute, die darüber ebenfalls mit dem obersten Rechnungshofe abrechnen mußten[1]. Alle Zahlungen geschahen so, daß $^{2}/_{3}$ der zu erlegenden Summe die Befrachter, $^{1}/_{3}$ Reeder und Schiffer trugen. Wer die Quittung nicht vorlegen konnte, erhielt keinen Paß. Auf Umgehung der Lastgeldordnung stand hohe Geldbuße, man mußte den vierfachen Betrag der schuldigen Summe nachzahlen. 1636 ward die Abgabe auch auf ausländische Schiffe ausgedehnt, wenn sie in holländischen Häfen luden oder löschten[2].

Drei Jahre vorher hatten die Hochmögenden eine wichtige Änderung in der Lastgeldverwaltung getroffen. Wie erwähnt, waren die Gebühren bisher von den Admiralitäten eingetrieben worden. Durch die Resolution vom 18. Januar 1633 wurde den Marinebehörden dieses Recht genommen und auf das Direktorium des Levantehandels in Amsterdam übertragen. In allen Häfen stellten die sieben Kaufleute besondere Rendanten an, die dem Generaleinnehmer, einem Mitgliede des Kollegiums, unterstanden.

Leider ist nur noch ein kleiner Teil von Lastgeldrechnungen aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts vorhanden. Die früheste der uns bekannten Aufstellungen stammt aus Enkhuizen und umfaßt den Zeitraum vom 27. September 1625 bis zum 30. September 1626[3]. Volle 20 Jahre fehlen uns dann diese für die Schiffahrtsstatistik hochwichtigen Dokumente, denn die älteste der vorhandenen Rechnungen des Direktoriums trägt die Jahreszahl 1645/46 und ist die 13. seit der Übergabe der Verwaltung an die Amsterdamer Levanteleute. Ferner sind erhalten: die Abrechnungen von 1646/47, 1647/48, 1648/49, 1651/52, 1656/57 und 1658/59. Wir haben im Anhang Nr. XI und XII Auszüge aus den Listen von 1645/46 und 1646/47 veröffentlicht. Wie ersichtlich, war die Buchführung höchst einfach. Mit ihrem und des Schiffers Namen — hier und da fehlt der erstere —

[1] Res. d. Generalst., 6., 8. Sept. 1625, Missiveboek d. Dir. I. p. 8.
[2] Res. d. Generalst., 2. Mai 1636. Plakaatboek d. Dir. Nr. 4.
[3] Die Abrechnung in der Lias Admiraliteit 1626, II.

wurden alle Kauffahrer in das Register eingetragen. Man notierte das Datum des Zahltages, die Anzahl der Schiffslasten, sowie die dafür erlegten Gebühren. Gewöhnlich ward auch der Heimatsort des Schiffers vermerkt, wonach sich bekanntlich die Ortszugehörigkeit des Fahrzeuges richtete, sehr selten dagegen der Abgangshafen eingelaufener Segler. Der Amsterdamer Liste fügte der Rechnungsführer die Ergebnisse der Kollekten in Hoorn, Enkhuizen, Medemblik, Rotterdam und kleineren Häfen bei und stellte sodann ein Verzeichnis der Ausgaben auf.

Allenthalben begegnete das Lastgeld, das seinen ominösen Namen mit Recht trug, starker Abneigung. Kaufleute, Reeder und Schiffer empfanden die Auflage als schweren Druck und sahen in ihr geradezu ein Hemmnis der Straatfahrt. Daher war die Lastgelderhebung für die Direktoren und die von ihnen angestellten Kollektoren eine unerfreuliche und mühselige Arbeit. Sogar in Amsterdam, dem Sitze des Mittelmeerhandels, wurde nicht selten die Zahlung der Abgabe verweigert. In der Umgehung der von den Generalstaaten erlassenen Lastgeldplakate entwickelten besonders die Schiffer Virtuosität. Sie gaben den Beamten falsche Abfahrtszeiten an, verließen bei Nacht und Nebel den Hafen und ersannen unermüdlich neue Triks, um sich der Kontrolle zu entziehen. Immer wieder suchten Regierung und Direktoren dem Unwesen durch strenge Edikte und schärfere Überwachung zu steuern. Doch die Klagen über Lastgeldprellereien hörten nicht auf. Und ebenso erfolglos blieb eine Maßregel, die auf Vorschlag Amsterdams getroffen ward. An die Konsuln in Genua, Livorno und Venedig erging der Befehl, allen niederländischen Schiffern, die auf den dortigen Reeden erschienen, die Lastgeldquittungen abzufordern[1]. Das Mittel wirkte nur für den Augenblick. Denn der Seemann begann nun, sich falscher Flaggen und Pässe zu bedienen, und half auch dieser Ausweg nicht mehr, so wurde dem Konsul einfach der Gehorsam verweigert. Im Jahre 1646 segelten vor dem 15. März nicht

[1] Resolutieboek I. p. 73, Missiveboek I. p. 88.

weniger als 12 Schiffe von Holland nach dem Mittelmeer, ohne Lastgeld entrichtet zu haben [1].

Daß unter solchen Umständen die Einnahmen weit hinter den auf sie gesetzten Erwartungen zurückblieben, nimmt uns nicht wunder. Besonders ungünstig müssen die Ergebnisse in den Jahren 1625—1633 gewesen sein, wo die Haupterhebung noch durch die Admiralitäten geschah. Daran trug neben der schlechten Verwaltung und unregelmäßigen Zahlung vor allem das Bestreben von Generalstaaten und Marinebehörden Schuld, lästige Ausgaben auf die Lastgelder abzuwälzen. Man glaubte wohl, in der Auflage eine Goldmine entdeckt zu haben. Denn das Lastgeld sollte bereits 1628 52 352 fl. einbringen [2], um Schulden und rückständige Gehälter der in Tunis und Algier residierenden Konsuln (im Betrage von 28 352 fl.) und die Unkosten Pynackers (in der Höhe von 24 000 fl.) zu bestreiten. Am 13. Mai 1633 ergab die Bilanz ein Defizit von 37 386 fl. 9 st. [3]. Wir deuteten oben an, daß die finanzielle Lage des Direktoriums von Anfang an prekär war. Die 4 Stüver Lastgeld, die der Korporation in den ersten Jahren zustanden, erwiesen sich als unzureichend. Verfügte doch 1628 die Amsterdamer Kasse über nicht mehr als 1 265 fl. [4]. Als 5 Jahre später die Lastgeldordnung reformiert ward, wollten die Direktoren die Passiven nicht eher übernehmen, als bis die Vorschüsse zur Ablösung der Tanza aus dem Lastgeld und dem am 18. Januar 1633 bewilligten Importzoll von 2 % gedeckt seien. Zwischen Generalstaaten und Amsterdamer Kaufleuten blieb diese Angelegenheit ein Zankapfel. Alle Gläubiger der Konsuln wurden von den Hochmögenden an die sieben Direktoren gewiesen, die aber hartnäckig bei ihrem Beschlusse beharrten. Ob es je möglich sein würde, die Schuld zu tilgen, mochte den Kaufleuten 1633 wohl zweifelhaft erscheinen. Denn infolge des Zwistes mit Hoorn und Middelburg kam im Norder-

---

[1] Res. d. Generalst., 15. März 1646.
[2] Remonstrantieboek I. p. 37 ff.
[3] Resolutieboek I. p. 81. Remonstrantieboek I. p. 247 ff.
[4] Remonstrantieboek I. p. 42 ff.

quartier und in Seeland gar nichts ein. 1630 hatte der Bürgermeister von Hoorn die Eintreibung der Gebühr im Stadtgebiete kurzerhand verboten, weil sie eine unnötige Belastung der Schifffahrt sei. Nach außerordentlichen Anstrengungen gelang es den Amsterdamer Direktoren, den Magistrat Hoorns zum Nachgeben zu bewegen. Man einigte sich dahin, daß der Hoorner Kaufmann Albert Groes als „confrater" in das Direktorium eintreten solle. Groes ward dann die Oberaufsicht über die Straatfahrt Nordhollands übertragen, zu seinem Bezirke gehörten auch Enkhuizen und Medemblik[1].

Ein Jahr vorher hatte Middelburg Bedenken gegen die bekannte Resolution der Generalstaaten vom 18. Januar 1633 geäußert und seinem Mißfallen Ausdruck gegeben, daß die Lastgelderhebung in die Hände der Amsterdamer Körperschaft gelegt sei. Zu gleicher Zeit sprachen sich die Seeländer gegen die Einführung des zweiprozentigen Levantezolles aus[2]. Was Middelburg zu diesem Schritte veranlaßte, waren nicht kommerzielle Sorgen. Nein, wie gewöhnlich flammte bei dieser Gelegenheit die alte Eifersucht zwischen Holland und Seeland wieder auf. Der Süden wollte seinen Mittelmeerverkehr nicht unter die Kontrolle des Nordens stellen. Und die Folge war, daß auf Befehl der seeländischen Provinzialstaaten das Lastgeld in den Häfen, die zu ihrem Machtbereich gehörten, überhaupt nicht erhoben werden durfte. Im Jahre 1643 schrieben die Direktoren verzweifelt, Seeland beharre bei seiner Weigerung, trotzdem man alles getan habe, die Edelmögenden umzustimmen. Daß selbst am Schluß des 17. Jahrhunderts keine Änderung eingetreten war, haben wir bei der Besprechung des seeländischen Direktoriums gezeigt. Unterzöge sich ein Historiker der Aufgabe, die Geschichte des Lastgeldes im einzelnen zu untersuchen, er stieße

---

[1] Über den Streit zwischen Amsterdam und Hoorn vgl. Res. d. Generalst., 24. Dez. 1630; 19., 22. Juli, 19. Sept., 14. Nov. 1631, ferner Remonstrantieboek I. p. 102 ff., Resolutieboek I. p. 77 ff. und Presentieboek fol. 13.

[1] Res. d. Generalst., 28. Februar 1631, 19. Februar 1632, Remonstrantieboek I. p. 135, 233 ff., 275 ff. Missiveboek I. p. 233 ff.

wahrscheinlich auf ein Material, das interessante Einblicke in die politische Zerrissenheit der Republik, in „diese Welt von kleinen Welten“, wie Treitschke sie in seinem berühmten Essay genannt hat, gestatten würde.

Bald nach Ausbruch des Konfliktes mit Middelburg war die Lastgeldgebühr für Ballastschiffe um die Hälfte ermäßigt worden[1]. Ein weiterer Schritt erfolgte 1659. Man beschloß am 8. Februar, nur noch einen halben fl. pro Schiffslast zu fordern. Da aber die Einnahmen dem wachsenden Geldbedarf der Direktorien durchaus nicht genügten, ward am 1. Februar 1666 das sogenannte Levantrecht eingeführt, ein einprozentiger Wertzoll, dem alle zu Wasser und zu Lande aus dem Mittelmeergebiet importierten Waren unterlagen.

Die spätere Geschichte des Amsterdamer Direktoriums gehört nicht mehr in den Rahmen unserer Darstellung. Ununterbrochen hat es bis zur Einverleibung des Königreichs Holland in das französische Kaiserreich bestanden und der Förderung der Straatfahrt seine Arbeit und Fürsorge gewidmet. Am 31. Oktober 1810 befahl eine kaiserliche Ordre den Direktoren, ihre Tätigkeit mit dem Beginn des nächsten Jahres einzustellen[2]. Dem holländischen Mittelmeerverkehr konnte dieses Edikt nichts mehr anhaben, er war durch die Kontinentalsperre in seiner Schlagader getroffen. England verschloß den „Départements de la ci-devant Hollande“ den Seeweg, der sie mit Südeuropa verband, während die französische Douanelinie den Überlandhandel fast unmöglich machte. 1805 hatte die Gesamtzahl der im Hafen von Amsterdam eingegangenen Schiffe 2400 betragen, 1809 waren 335 gekommen, nach der Verwandlung des Gemeinwesens in eine französische Provinz lag der Schiffsverkehr ganz still[3].

Dann gab der Aufstand im November 1813, der die Niederlande von dem drückenden Joch der Franzosenherrschaft befreite, auch dem Handel die Bewegungsfreiheit zurück. Die Direk-

---

[1] 8. Sept. 1633.
[2] Darüber van der Burgh, Index.
[3] Blok, Gesch. VII. p. 253.

torien erwachten am 26. Januar 1814 zu neuem Leben und wurden gegen Ende des Jahres im Namen des ersten oranischen Königs in ihre alte Würde wieder eingesetzt[1]. Nachdem 1818 auch Ostende das Recht erhalten hatte, Direktoren anzustellen, schien eine Zeit neuer Blüte für die Körperschaften beginnen zu sollen. Aber im Interesse des Mittelmeerhandels wurden am 18. März 1826 alle Belastungen aufgehoben und dadurch den Direktorien die finanzielle Grundlage genommen. Dieser Schritt bedeutete das Ende der Institutionen, die nun wie ein Nachtlicht langsam erloschen.

4. Kaufleute und Faktoren.

Viele Direktoren und auch minder hervorragende „Straetse handelaers“ hatten einen Teil ihrer Lehrzeit in Italien oder im Morgenlande verbracht und dort als Faktoren die Interessen der Prinzipale vertreten. In einem kleinen Aufsatz weist Ehrenberg auf die Wichtigkeit des Faktors im mittelalterlichen Handelsverkehre hin und betont, daß „für jeden tüchtigen Großhändler die Stellung als Faktor ein notwendiges Durchgangsstadium bildete, ohne das er niemals selbständig ein weit verzweigtes Geschäft leiten konnte“[2]. Wir haben im niederländischen Mittelmeerverkehr zwei Gruppen von Faktoren zu unterscheiden. Die Mitglieder der einen waren jahrzehntelang, ja dauernd in levantischen und italienischen Handelsplätzen ansässig, „kontrahierten im eigenen Namen“ und dienten mehreren Häusern zu gleicher Zeit. Sie erhielten von ihren Arbeitgebern eine bestimmte Provision, die wahrscheinlich nach Prozenten vom Werte des Umsatzes berechnet wurde. Diese Faktoren würden wir heute als Kommissionäre bezeichnen. Andere Kaufleute dagegen gingen als Handlungsbevollmächtigte „etwa in der Eigenschaft von Juniorpartnern“[3] nach den Einkaufs-, Verschiffungs- oder Absatzorten

---

[1] Allerdings folgte Middelburg erst Ende 1815.
[2] Im Handwörterbuch für Staatswissenschaften III. p. 787 ff.
[3] Ebenda, p. 788.

der Waren und kehrten, sobald sie ihre Aufträge erledigt hatten, wieder heim. Nicht selten gehörte der Faktor zur Familie des Geschäftsinhabers. Reynier Pauw nahm sogar die Dienste seines Sohnes Cornelis, dessen kaufmännischer Tätigkeit wir gedachten, zum Ein- und Verkauf von Waren in Anspruch. Wenn Willem Wsselincx — sein Name steht bekanntlich mit der Schöpfung der westindischen Kompagnie im engsten Verbande — uns die Versicherung gibt, daß die meisten Faktoren, die holländische Firmen in Europa vertraten, aus den belgischen Provinzen stammten [1], so trifft seine Behauptung auch für die Levante zu. 1616 schrieb Haga, die Mehrzahl der in Syrien befindlichen Faktoren bestehe aus Brabantern und anderen Untertanen des Erzherzogs Albrecht [2]. Die Ziffer der in den Mittelmeerhäfen anwesenden kaufmännischen Vertreter variierte beständig und hing von verschiedenen Umständen ab, ob die Marktlage günstig oder ungünstig war, ob in Holland großes oder geringes Bedürfnis nach südlichen Produkten herrschte usw. Mit ziemlicher Sicherheit können wir für einige Jahre die Faktorenzahl in Aleppo und auf Cypern aus den Konsulatsrechnungen feststellen. In Beilage Nr. II sind die Namen von 21 holländischen und 7 venezianischen Faktoren verzeichnet. Nicht jede Firma ließ ihre Geschäfte ausschließlich durch Niederländer besorgen, sondern wandte sich auch an Kaufleute anderer Nationalitäten. Möglicherweise waren die Cornelis Pauw von den Venezianern deklarierten Kontanten und Handelsartikel gar kein holländisches Eigentum.

Aus der Liste der 1614 in Aleppo eingetroffenen Kontanten ist zu ersehen, daß sich die Bargeldsendungen in diesem wichtigen Jahre auf 11 niederländische und 2 venezianische Faktoren verteilten [3]. Bedauerlicherweise verschweigt die Abrechnung Hagas von 1622/23 [4] Zahl und Nationalität der Dekla-

---

1 Fruin, 10 jaren, p. 191 nach Wsselincx, Bedenckinghen over den staet van de Ver. Nederl. nopende de Zeevaert, Coop-handel usw. (1608).

2 Haga an d. Generalst., 17. Dez. 1616.

3 Siehe S. 143 ff.

4 Beilage Nr. V.

ranten, und erst 1626/27 erhalten wir wieder genauere Mitteilungen. Wie die Aufstellung Witsens zeigt, waren damals noch 6 holländische Faktoren in Haleb tätig[1]. Weitere Zahlenangaben liegen aus Syrien leider nicht vor, da die Rechnungsablage des Orateurs von 1629—1632 nur die Gesamtresultate angibt[2]. Etwas besser sind wir über Cypern unterrichtet. Die bewußte Abrechnung Milles[3] führt 4 niederländische und 3 italienische Kaufleute an. Drei der holländischen Namen begegneten uns bereits in der oben erwähnten Aufstellung Pauws von 1613/17, ein neuer Beweis für den innigen Zusammenhang des syrischen und cyprischen Handels der Holländer. Beilage Nr. IV zufolge zahlten 1615/16 6 Holländer und 3 Venezianer Abgaben an den niederländischen Vizekonsul. Die nächsten statistischen Nachweise bietet uns dann der wertvolle Rechnungsbericht Steenwinckels von 1626—1632. Nach den Eintragungen von 1626 betrug die Zahl der Faktoren, die Kontanten zum Wareneinkauf aus Holland empfingen = 6. Allerdings war einer der Kaufleute, Pietro Savioni, venezianischer Untertan. Zu diesen sechs Namen, die verschiedentlich wiederkehren, treten in den folgenden Jahren noch zwei (ein holländischer und ein venezianischer) hinzu, so daß man die Gesamtziffer der während dieses Zeitraums in Larnaka tätigen niederländischen Faktoren auf sechs veranschlagen kann. Wie viele Holländer in den weniger bedeutenden syrischen Plätzen sowie in Smyrna und Konstantinopel durchschnittlich als Faktoren beschäftigt waren, wissen wir nicht. Und ebensowenig ist ihre Anzahl in den Häfen des westlichen Mittelmeergebietes heute noch zu bestimmen. Bei der hervorragenden Stellung Livornos und der starken Schiffsfrequenz dürfen wir wohl annehmen, daß hier die meisten niederländischen Faktoren am Platze waren.

In seinem Le parfait négociant hat Savary ein sehr hartes Urteil über die französischen Kommissionäre[4] im Morgenlande

[1] Beilage Nr. VI.
[2] Beilage Nr. VII.
[3] Vgl. S. 156 f.
[4] Savary, II p. 366. Masson, p. 489 f.

gefällt. Ein Kaufmann, der erfolgreich in der Levante operieren wolle, meint Savary, dürfe die Geschäfte nicht durch Kommissionäre betreiben lassen, sondern müsse einen seiner Associés nach dem Orient senden, wie denn überhaupt die Gründung einer Handelsgesellschaft Vorbedingung sei. Nur so könne man große Dinge wagen! Weil den Faktoren gewöhnlich die nötigen Vollmachten fehlten, versäumten sie zum Schaden ihrer Kommittenten günstige Kaufgelegenheiten. Gäbe aber ein Kaufmann den Kommissionären „plein-pouvoir“, dann dächten sie in erster Linie an den eigenen Profit, „pour gagner une double commission qu'ils ne manquent jamais de passer en compte“. Manche Faktoren besäßen nicht die für diesen Posten erforderliche Ehrlichkeit. Sei es doch erwiesen, daß den Auftraggebern sehr selten zuverlässige Berichte über Ein- und Verkauf zugingen, daß in den Rechnungen die Ausgaben für die türkische Douane und die Spesen so hoch wie möglich angegeben würden, obwohl man bisweilen 3 bis 4 % weniger bezahlt habe[1]. Mehrfach seien angesehene Häuser zugrunde gegangen, die Kommissionären zu viel Vertrauen geschenkt hätten.

Inwieweit diese schweren und sehr verallgemeinerten Vorwürfe auch den holländischen Faktor trafen, ist bei dem Mangel an kaufmännischen Berichten nicht mehr festzustellen. Wir werden gut tun, die außerordentlich ungünstigen Urteile von Gesandten und Konsuln über das Treiben niederländischer Kaufleute im Osten cum grano salis zu nehmen. Daß Zolldefrauden an der Tagesordnung waren, und die Vertreter der Generalstaaten fortwährend um einen Teil ihrer Einkünfte geprellt wurden, soll damit keineswegs bestritten oder beschönigt werden. Aber bei den schwierigen kommerziellen Verhältnissen, bei den Avanien und dem geringen Schutz vor türkischer Willkür blieb den Kaufleuten, die Geld verdienen und ihrer mühevollen Aufgabe gerecht werden wollten, nichts anderes übrig als rück-

---

[1] Vgl. auch Eingabe d. Dir. v. 7. Jan. 1628. Der Konsul klage stets über Vorenthaltung von Abgaben. Dabei sei in den Rechnungen der Faktoren jedesmal der volle Konsulatsbetrag angegeben.

sichtslos vorzugehen. Wer im türkischen Handelsgebiete ängstlich in der Wahl seiner Mittel war, verlor sofort den Boden unter den Füßen. In französischen Konsulatsberichten finden wir dieselben Klagen über falsche Deklarationen und Umgehung der Zölle, und daß sich die englischen und venezianischen Kaufleute davon freigehalten hätten, ist kaum anzunehmen. Und kann man beweisen, daß die Konsuln, wenn sie für sich oder Familienangehörige Geschäfte machten, niemals in Versuchung geraten sind, zu niedrige Werte einzutragen oder zu hohe Provisionen zu beanspruchen? Das Mißverhältnis zwischen Konsuln und Faktoren war keine spezifisch holländische Eigentümlichkeit, es herrschte während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts bei allen im Orient handelnden Christen, und die Hauptschuld daran trugen, wie gesagt, die anarchischen Zustände der osmanischen Paschaliks. Auch in den westlichen Mittelmeerhäfen ward unter dem Werte deklariert, und der Konsul um einen Teil der Gebühren betrogen, aber die Defrauden waren geringfügiger und nahmen nicht derartige Dimensionen wie im Osten an.

Den geschäftlichen Verkehr der Abend- und Morgenländer vermittelten in allen Schalen Juden oder Armenier. Masson schätzt die Zahl der in Aleppo und Smyrna ansässigen jüdischen Makler auf einige Tausend. Sie betrieben daneben Bankgeschäfte, pachteten türkische Zölle und liehen mit besonderer Vorliebe Geld zu Wucherzinsen aus. Bei Avanien und in anderen finanziellen Notlagen wandten sich die christlichen Kaufleute an die Juden, und fast alle holländischen Konsuln gehörten zu ihren Schuldnern. Christen und Juden haßten sich tödlich, aber auch die Türken waren den Israeliten durchaus nicht wohlgesinnt. In verschiedenen Levanteplätzen mußten die jüdischen Händler in Ghettos wohnen, und nur in Smyrna erfreuten sich die Verstoßenen größerer Freiheit. „Die Osmanen behandelten sie, wie es die französischen Könige im Mittelalter taten“, schreibt Masson, „sie ließen die Juden reich werden, um sie alsdann um so besser ausplündern zu können“[1].

---

[1] Masson, p. 490 f.

Die Armenier dienten den Abendländern vornehmlich als Sensale für den persischen Verkehr[1]. Aber sie beschränkten ihre Tätigkeit keineswegs auf den Levantehandel, sie erschienen in allen Mittelmeerhäfen, wo Waren des Orients und des Okzidents einander trafen und ließen sich in großer Zahl in Livorno nieder. Der französische Naturalist Tournefort bezeichnet die Armenier als „les meilleures gens du monde, honnêtes, polis, pleins de bon sens et de probité“[2]. Nach seinen Angaben konnte man ihre Spuren bis nach England und Holland — wenigstens gegen Ende des Jahrhunderts — verfolgen. Wie aus den Tabellen Savarys hervorgeht, betrug die Courtage in Smyrna $^1/_2$ %[3].

5. Schiffahrt und Schiffahrtspolitik.

In einer vermutlich aus dem Jahre 1619 stammenden Eingabe von Kaufleuten und Schiffern wird die Gesamtzahl der niederländischen Mittelmeerfahrer auf 200 veranschlagt[4]. Die gleiche Ziffer kehrt in dem Schreiben der Direktoren vom 18. März 1631 wieder[5], und wir sind der Meinung, daß sie nicht zu hoch bemessen sein dürfte. Denn neben Amsterdam betrieben Hoorn, Enkhuizen, Medemblik und andere Plätze Westfrieslands die Mittelmeerfahrt, obwohl ein großer Teil ihrer Schiffe für Rechnung von Amsterdamer Handelsherren nach dem südlichen Binnenmeere segelte. Die Metropole bildete wie im Ostseeverkehre den Sitz des Geschäftes, während die Fahrzeuge überwiegend von den Städten und Dörfern an der Zuiderzee gestellt wurden[6]. Sehr gering war in der ersten Hälfte des

---

1 Masson, p. 491.

2 Relation d'un voyage du Levant (1700) I. p. 158 f. Masson, p. 420 f.

3 Parfait négociant II. p. 374, 377, 379, 380 usw.

4 Loketkas Loq. V. Lit. W. Nr. 10.

5 Remonstrantieboek I. p. 83 ff.

6 Vgl. D. Schäfer, Die Sundzollrechnungen als internationale Geschichtsquelle. Internat. Wochenschr. I. p. 365 ff., 401 ff. Ravesteyn, Ontwikkeling van Amsterdam, Beilage VI. Hansische Geschichtsbl. Jahrg. 1908, p. 20 ff.

17. Jahrhunderts die Teilnahme der südholländischen Orte, Schiedam, Rotterdam und Dordrecht. Lebhafter scheint dagegen das Interesse in der Provinz Seeland gewesen zu sein, worüber wir leider nur spärliche Nachrichten besitzen.

Was die Straatfahrt für Holland bedeutete, erhellt aus einem Vergleich mit der Ostseeschiffahrt. Im Norden zählten die den Sund in östlicher und westlicher Richtung passierenden niederländischen Kauffahrer nach Tausenden, dort stellte die Republik fast $^{2}/_{3}$ aller durchfahrenden Schiffe. Besser als Worte es vermögen, offenbart die Schiffahrtsstatistik den gewaltigen Unterschied der beiden Meere im Verkehrsleben der Niederlande. Der Süden hatte aufgehört, das Herz der Welt zu sein, die Ostsee war die Mutter aller Commercien geworden. „Hier floß der nachhaltigste Quell des holländischen Reichtums“[1].

Trotzdem kam die Navigation im Mittelmeere zu ihrem Recht. Sehr rasch waren die Niederländer auch hier die Frachtschiffer der meisten am südlichen Handel teilnehmenden Völker geworden. Für Genuesen, Florentiner und Venezianer, für Franzosen und Spanier, für Griechen und Juden arbeiteten die Fahrzeuge der Republik. Durch niedrige Frachtsätze, durch prompte Erledigung der erhaltenen Aufträge, durch Ordnung und Zuverlässigkeit wußten sich die rührigen Seeleute die Herzen der Südländer zu gewinnen. Freilich schreckten die zahlreichen Schiffsverluste durch Barbaresken und christliche Piraten bisweilen italienische Kaufleute ab, holländische Fahrzeuge zu befrachten[2]. Aber das Mißtrauen schwand, als man sah, daß auch die englischen Schiffe gegen Piraten nicht gefeit waren. In dem Bestreben, die Frachtschiffahrt ganz in ihre Hand zu bekommen, wagten die Niederländer alles. Sie schlugen kein Anerbieten aus und gaben ihre Fahrzeuge selbst zu gefährlichen Unternehmungen wie Kornfahrten und Reisen nach spanischen Häfen her. Für Geld riskierten einzelne Kapitäne ihr und ihrer Mannschaft Leben.

---

[1] Treitschke, D. Rep. d. ver. Niederl. p. 494.
[2] Johan Berck an d. Generalst., 2. April 1627.

Von Jahr zu Jahr gewann die holländische Reederei größeren Vorsprung im Süden, und ihre eigentliche Bedeutung lag darin, daß sie den Mittelmeervölkern unentbehrlich ward. Mochte diese Art von Schiffahrtsbetrieb einem national gesinnten Manne wie Cornelis Haga abstoßend erscheinen, mochte der rein kaufmännische Gesichtspunkt zu stark in den Vordergrund treten, der Erfolg sprach für die Schiffer. Was wir vorhin zur Verteidigung der Faktoren gesagt haben, gilt auch hier. Im Mittelmeere, wo nur das Recht des Stärkeren Anerkennung fand, wo man stündlich darauf gefaßt sein mußte, dem Tode ins Auge zu sehen, durfte der Seemann sich nicht durch Rücksichten auf Generalstaaten und Verträge die Hände binden lassen. Seine Aufgabe war, Ladung zu suchen und das von Reedern wie Befrachtern in ihn gesetzte Vertrauen zn rechtfertigen. Ob er für Spanier, Italiener oder Juden fuhr, konnte ihm gleichgültig sein. Denn die Frachtschiffahrt war international. Gewiß, nicht alle Schiffer dachten so. Wir besitzen Zeugnisse, daß Matrosen sich weigerten, Korn aus dem Archipel zu holen oder Neapel sizilianisches Getreide zuzuführen[1]. Wie andere — und wohl die meisten Mittelmeerfahrer — zu dieser Frage standen, beweist der Ausspruch eines Schiffers, in dem sich der trotzige Sinn und das Selbstbewußtsein der holländischen Seeleute vortrefflich wiederspiegelt: „Ich frage nicht nach Gott, nicht nach Papst, Teufel oder König, soll ich da etwa nach den Niederländern fragen?“[2].

Wenn wir in den Briefen Hagas häufig Klagen finden, daß holländische Fahrzeuge unter falscher Flagge die Levantehäfen anliefen, so erscheint uns das nach dem Gesagten begreiflich. Die Schiffer wollten damit keineswegs den Vertretern der Hochmögenden ihre Mißachtung ausdrücken oder gegen die Kapitulation verstoßen. Noch war es ihre Absicht, die „Ehre

[1] Johan van Dalen an d. Generalst., 28. März 1622. Ferner Protokoll, aufgenommen in Hagas Kanzlei am 3. Febr. Abschrift vom 14. April 1628.

[2] G. Ouwercx an d. Generalst., 29. Sept. 1617.

der Republik" zu verletzen. Nein, die Flaggenführung des Straatfahrers richtete sich gewöhnlich nach der Nationalität der Befrachter. Stand der Schiffer im Dienst von Franzosen, wehten die französischen Farben vom Maste. Fuhr er für Venezianer, wurde das Banner von San Marco entfaltet. Gehörte aber die Ladung Kaufleuten aus verschiedenen Ländern, so wählte der Schiffer, wollte er aus irgend einem Grunde nicht unter „Prinzenflagge" segeln, die Farben seiner Hauptbefrachter. Die Venezianer legten sogar den gecharterten Schiffen „die förmliche und ausdrückliche Verpflichtung auf", nur die Flagge von San Marco zu zeigen und in den morgenländischen Bestimmungshäfen den venezianischen Konsul allein als „zuständige Behörde anzuerkennen"[1]. Auch französische Kaufleute verlangten häufig von den Führern der gemieteten Fahrzeuge, daß sie die französische Flagge hißten und den Vertreter Frankreichs als Schutzherrn betrachteten. Diese Forderung erklärten die holländischen Gesandten und Konsuln für vertragswidrig. Denn sie beraube einmal die Beamten der Generalstaaten um einen großen Teil ihrer Einnahmen und verstoße zweitens gegen die Kapitulation, in der ausdrücklich gesagt sei, daß holländische Schiffe unter holländischer Flagge im östlichen Mittelmeerbecken erscheinen sollten. Daher befahlen Haga und Witsen den betreffenden Schiffern, sofort die Flagge zu wechseln, und reklamierten die den fremden Vertretern bezahlten Abgaben. In den Briefen an die Generalstaaten wurde darauf hingewiesen, daß der englische Konsul in Smyrna und der französische Beamte in Aleppo Prozente von Niederländern gefordert hatten, weil sie den Import und Export der Kontanten und Waren durch englische resp. französische Schiffe besorgen ließen[2].

Selbstverständlich waren die Amsterdamer Reeder ganz anderer Ansicht als Haga, Witsen und die ihre Partei nehmenden Hochmögenden. Ein „Corte Deductie" betiteltes Schreiben der

---

[1] Zinkeisen, IV. p. 317. Haga an d. Generalst., 28. Dez. 1626.

[2] Haga an d. Generalst., 20. Jan. 1622.

Direktoren machte folgende Vorschläge für die Behandlung fremder Befrachter[1]:

1. Senden diese Kaufleute Kontanten und Güter von Holland mit holländischen Schiffen nach der Levante oder umgekehrt, so muß der Tribut an die Konsuln der Republik bezahlt werden.
2. Die Abgaben fallen fort, wenn holländische Kauffahrer französische und italienische Waren von den Mittelmeerhäfen nach dem Morgenlande oder von türkischen Handelsplätzen nach Venedig, Livorno, Genua, Marseille usw. befördern. Sonst geht die Frachtschiffahrt zugrunde.
3. Befrachten aber Niederländer französische oder italienische Segler, so werden die Konsulatsgebühren den Vertretern dieser Nationen entrichtet.

In seiner Entgegnung hob Haga treffend hervor, daß die Direktoren also den Konsuln anderer Mächte Konzessionen machten, die sie den eigenen Landsleuten verweigerten. Was Franzosen, Italienern und Engländern recht sei, sei auch den Niederländern billig[2].

Wie verschieden Konsuln und Kaufleute über die Führung falscher Flaggen und Heranziehung von nicht holländischen Befrachtern zu den Gebühren dachten, beweist der Fall des „gecroonden Leeuw“[3]. Am 22. September 1626 ging das genannte Schiff, das Jan Albertsz. Rave aus Hoorn befehligte, auf der Reede von Alexandretta vor Anker. Für 850 Realen monatlich hatten Genuesen das Fahrzeug gechartert. Da sie im Orient den Schutz des französischen Königs genossen, segelte der „gecroonde Leeuw“ unter französischer Flagge in den Hafen, obwohl er auf der ganzen Reise die Prinzenflagge am Maste

[1] „Corte Deductie“, Antwort der Dir. auf Hagas Briefe vom 25. Nov. 1623 und 25. Juni 1625. Loketkas Lit. W. Nr. 18. Vgl. Missiveboek I. p. 9 ff.

[2] Haga an d. Generalst., 28. Dez. 1626.

[3] David de Willem an d. Generalst., 17. Nov. 1626. Witsen an d. Generalst., 24. Nov. 1626. Res. d. Generalst., 28. Febr. 1627.

geführt hatte. Der Konsul Witsen befahl dem Kapitän, die französischen Farben niederzuholen und die holländische Flagge zu hissen, zumal da in der Chartepartie gar nichts von einer derartigen Verpflichtung stände. Die genuesischen Faktoren erklärten sich bereit, an Witsen 2 % vom Werte der Ladung zu entrichten, wenn der Konsul seine Flaggenordre zurücknehme. Ein Vergleich scheiterte, und die Angelegenheit kam vor den türkischen Kadi. Durch „Geschenke“ hatten die Genuesen, mit denen der französische Konsul natürlich gemeinschaftliche Sache machte, die Gunst des Paschas und des Richters gewonnen, so daß Witsen zur Zahlung von 2000 Realen verurteilt wurde. Wahrscheinlich aus Ärger über den Einspruch des holländischen Konsuls brachen die Genuesen den mit Rave vereinbarten Frachtvertrag und luden ihre Retouren auf einen französischen Segler. Ohne Ladung mußte nun der „gecroonde Leeuw“ nach Genua fahren, wo der Schiffer Klage erhob. Der Vorfall ward den Direktoren mitgeteilt. Sie stellten sich auf Seite der Italiener und tadelten das Benehmen des Konsuls[1]. Das Fahrzeug war von den Genuesen gechartert, daher durfte nur der französische Konsul Abgaben beanspruchen. Doch zu einem kleinen Zugeständnisse ließen sich die Amsterdamer Reeder herbei. Sollten in Zukunft holländische Schiffer, wenn sie im Dienste französischer oder italienischer Handelshäuser ständen, die Hilfe niederländischer Konsuln begehren, so war den Vertretern der Republik dafür ein Real pro Schiffslast zu entrichten.

Wir sehen, beide Parteien Konsuln wie Schiffsherren, nahmen nicht um edler Motive willen den Fehdehandschuh auf. Die Direktoren wollten die Frachtschiffahrt von allen Fesseln befreien und der südländischen Kundschaft soweit wie möglich entgegenkommen, die Konsuln verlangten mit gleichem Rechte, die ihnen zustehenden Gebühren, mochten auch Reedern und Schiffern die größten Unannehmlichkeiten daraus erwachsen. Von einer

---

[1] Dir. an d. Generalst., 27. Febr. 1627. Der Fall des „gecroonden Leeuw“ fand noch ein Nachspiel vor dem Hof von Holland. Leider sind die Prozeßakten nicht mehr vorhanden.

Einigung war natürlich keine Rede. Wiederholt verboten Generalstaaten und Admiralitäten das Fahren unter falscher Flagge, aber derartige Plakate pflegten die Mittelmeerfahrer nicht zu beachten. Und wie sollte man bei der außerordentlichen Verteilung der niederländischen Schiffahrt eine wirksame Kontrolle ausüben, wie jeden Segler sofort als Niederländer erkennen, wenn viele Kapitäne neben französischen und italienischen auch dänische und hansische Flaggen wie Pässe, ja sogar vom Regenten der spanischen Niederlande unterzeichnete Seebriefe benutzten[1]?

Daß der Dienst für südeuropäische Firmen einer ganzen Anzahl von Schiffern zum Unheil ausschlug, haben wir bereits bei den Kornfahrten gesehen. Andere Seeleute wurden, wie das Beispiel des „gecroonden Leeuw“ lehrt, um ihr Geld betrogen oder fielen auf solchen Reisen in die Hände algerischer Piraten. Für die unglücklichen Mannschaften rührten aber die Vertreter Frankreichs und Venedigs keinen Finger, und die armen Leute konnten Gott danken, wenn Haga oder die niederländischen Konsuln von ihrem Elend erfuhren und sich ihrer annahmen[2]. Wie oft mußte der Orateur Matrosen helfen, die von Venezianern geheuert und nach der Wegnahme des Schiffes im Stich gelassen waren. Aber trübe Erfahrungen hielten den Seemann nicht ab, einmal eingeschlagene Bahnen energisch weiter zu verfolgen. So nutzlos das Bestreben wurde, den Getreidefahrten Einhalt zu gebieten, so wenig Erfolg hatten die Versuche, holländische Schiffer zur ausschließlichen Führung der Prinzenflagge zu zwingen[3].

---

[1] Haga an d. Generalst., 5. April 1625.

[2] Haga an d. Generalst., 5. März 1622.

[3] Kurz vor dem Beginn des kandischen Krieges häuften sich die Klagen über das Segeln unter venezianischer Flagge. Vgl. Res. d. Generalst., 8. Aug. 1643; Cops an d. Generalst., 28. Nov. 1643, an d. Dir. 28. Juli 1644 (Lev. Handel Nr. 97), an d. Generalst., 5. Nov. 1644, 4. Febr. 1645. Dir. an d. Generalst., 24. April 1645, Präsentieboek fol. 23.

Infolge der großen Unsicherheit, die im Mittelmeere herrschte, infolge des von Jahr zu Jahr anwachsenden internationalen Piratentums sollten alle Schiffe, die von den Niederlanden nach dem Süden, oder von dort nach dem Norden fuhren, in Admiralschaft segeln. Darunter verstand man die Bildung eines freiwilligen Flottenverbandes, dessen Führung gewöhnlich das stärkste und mit den besten Verteidigungsmitteln ausgerüstete Schiff übernahm[1]. Nicht armierte Fahrzeuge durften sich gegen Zahlung einer Abgabe der Seekarawane anschließen. An allgemein bekannt gegebenen Treffpunkten — für die nordholländischen Schiffe bei Texel oder im Vlie — warteten die Kauffahrer aufeinander und stachen in See, sobald sie stark genug schienen, dem Angriff von Seeräubern oder feindlichen Geschwadern Trotz zu bieten. Eidlich verpflichtete man die Schiffer, sich in Not und Gefahr zu helfen, alles Ungemach gemeinsam zu tragen und treu zur Admiralschaft zu halten. Niemand sollte ohne Erlaubnis des Führers aus dem Verbande scheiden, und harte Strafen wurden dem Seemann angedroht, der beim Nahen des Feindes oder im Gefecht die Kameraden ihrem Schicksal überließ[2]. Für die Heimreise galten die gleichen Vorschriften. Zante, Malta, Livorno und Toulon (bis 1641) waren im Süden, wie wir wissen, die wichtigsten Rendezvousplätze.

In dem Straatfahrtreglement von 1621, dem wir einen Teil der obigen Verordnungen entnommen haben, findet sich auch die Bestimmung, daß die durch die Straße von Gibraltar segelnden Admiralschaften von Kriegsschiffen begleitet werden sollten. Ob man sich daran gehalten hat, scheint uns nach den vorliegenden Berichten zweifelhaft zu sein. Daß vor 1650 keine regelmäßigen Convois nach dem Mittelmeer abgingen, beweisen die zahlreichen Bitten von holländischen Kaufleuten um Geleitschiffe, sobald eine Expedition gegen die Barbaresken in

---

[1] Baasch, Hamburgs Convoischiffahrt, p. 333.

[2] Articulbrieff voor de coopvaerdieschepen vaerende ende geconvoyeert werdende door de Straete in de Middelantsche See, onder het geordonneerde Admiraelschap. Lias Admiraliteit 1621. Auch bei L. van Aitzema, I. p. 151 f.

Frage kam oder aus anderen Gründen Orlogschiffe die Reise nach Südeuropa antraten. Jeder wollte von der günstigen Gelegenheit profitieren und Schiff und Waren dem Schutze der Flotte anvertrauen. 1621 bestürmten 69 Amsterdamer Kaufleute[1], als deren Wortführer Jan Bicker gelten konnte, die Generalstaaten, im Hinblick auf den Ablauf des Waffenstillstandes alle Straatfahrer in zwei großen Geschwadern segeln zu lassen. Und zwar solle man zu jeder Abteilung vier Kriegsschiffe kommandieren. Die erste Division werde am 1. Oktober, die zweite am 1. Dezember segelfertig sein. In der Zwischenzeit dürfe kein Mittelmeerfahrer Holland verlassen. Convoi A. habe seine Kauffahrer nach Marseille, Genua und Livorno zu bringen, alsdann einen Monat lang in Malta zu warten, wo sich alle zur Heimkehr bereiten Schiffer einzufinden hätten. Um den noch nicht seeklaren Fahrzeugen eine Möglichkeit zum Anschluß an die Kauffahrteiflotte zu geben, solle man auf der Rückreise alle drei Häfen wieder anlaufen. Convoi B. müsse zuerst nach Genua und Livorno segeln, und darauf mit den Levantefahrern nach Cypern und Alexandretta weitergehen. Die Wartezeit sei in den morgenländischen Häfen auf sechs Wochen auszudehnen. Bei der Heimfahrt möge der Führer des Convoi ebenfalls einen Monat in Lavalette Station machen und nun in gleicher Weise wie die erste Abteilung den Rückweg über Livorno, Genua und Marseille nehmen. Dieser Bitte ward nicht entsprochen. Aber die Generalstaaten kamen den Kaufleuten doch so weit entgegen, daß sie dem Admiral Haultain, der bekanntlich zur Bekämpfung der algerischen und tunesischen Korsaren ausgesandt war, befahlen, fünf Kriegsschiffe als Convoiers nach den türkischen Gewässern zu detachieren[2]. Drei Orlogschiffe sollten von Cypern, zwei von Kreta und Zante Levantefahrer abholen, die 15—16 Segler in Malta zu einem Geschwader vereinigen und so lange begleiten, bis sie außer Gefahr seien[3].

---

[1] Eingabe vom 27. Febr. 1621 (Lias Admiraliteit 1621).

[2] Res. d. Generalst., 20. März 1621.

[3] Im Juli 1621 (Res. d. Generalst., 22. Juli) erhielt Haultain den Befehl, abermals vier Kriegsschiffe abzustehen, d. h. falls er sie entbehren könne, um heimkehrenden Levantefahrern Schutz zu bieten.

Der Wiederbeginn des spanisch-niederländischen Krieges nötigte Kaufleute und Reeder zur größten Vorsicht, und daher ist gerade in den Jahren 1621/22 häufiger von Convoien die Rede. Wie weit aber die Geleitschiffe mitfuhren, darüber lassen uns die Quellen im unklaren. Am 26. November 1621 meldete die Amsterdamer Admiralität den Generalstaaten, sie habe, wie ihr geheißen, fünf Kriegsschiffe ausgerüstet, um Straatfahrer und Salzschiffe zu convoiieren. Die Zahl der Bemannung betrage etwa 700 [1]. Aus dem Jahre 1622 ist ein ganz interessantes Schreiben von vier Kriegsschiffskapitänen erhalten, die mit 46 nach dem Mittelmeer bestimmten Kauffahrern vor der Insel Wight ankerten [2]. Dem Namen nach zu urteilen, heißt es in dem Briefe, seien alle Fahrzeuge Holländer, und der ganze Convoi verfüge über 720 Geschütze sowie 1572 Mann. Die Kauffahrteiflotte solle in vier Geschwader verteilt werden, und zwar habe

Kap.	Lieffhebber	11	Straatfahrer
„	Cats	11	„
„	Buysman (aus Hoorn)	13	„
„	Jacobs (Kommandeur der Flotte)	11	„

zu geleiten. Signale — sie wurden gewöhnlich mit Flaggen, Trommeln, Kanonenschüssen oder Lichtern gegeben [3] — seien vereinbart, und am 23. April könne die Abfahrt stattfinden.

Aus dem Faktum, daß solche Berichte sehr selten sind, kann man schon ableiten, wie wenig Fahrzeuge nach Südeuropa convoiiert wurden. Und das bestätigt auch eine Eingabe der Direktoren an die Regierung [4], worin Klage über den mangel-

[1] In ihrem Schreiben klagte die Admiralität, daß sie zur Deckung der Kosten eine erhebliche Summe aufnehmen müsse.

[2] Schreiben der Kapitäne Lieffhebber, Cats, Buysman und Jacobs an d. Generalst., 22. April 1622.

[3] Baasch, Convoyschiffahrt, p. 298.

[4] Missiveboek I. p. 160 ff. Aitzema I. p. 148 hat wahrscheinlich den eben erwähnten Convoi im Auge, wenn er schreibt, am 14. April seien Kriegsschiffe mit 80 Mittelmeerfahrern abgesegelt. Über einen Convoi im Jahre 1623, vgl. Meteranus novus II. p. 262.

haften Schutz der Straatfahrt geführt wird. Wozu zahle man eigentlich hohe Convoigebühren[1], wenn die Admiralitäten gar nicht in der Lage seien, Geleitschiffe in genügender Zahl zu stellen. Lasse man doch Kauffahrer, die nach der Ostsee, nach Norwegen, Frankreich und England, ja selbst nach Grönland segelten, fast nie ohne Convoiers in See stechen!

Der Vorwurf gegen die Admiralitäten war durchaus gerechtfertigt. Die schlechte Organisation, die beständige Geldnot und Uneinigkeit unter den fünf aufeinander eifersüchtigen Körperschaften machten sie unfähig, der Schiffahrt wirksamen Schutz zu verleihen. Außerdem pflegten Mitglieder und Beamte der Marinebehörden einen Teil der von ihnen erhobenen Schiffszölle zu unterschlagen, was 1626 zu einer Untersuchung in Rotterdam und zur Bestrafung verschiedener Angestellter der Admiralität an der Maas führte[2].

Da die früher geschilderten Expeditionen den Mittelmeerkorsaren keinen Abbruch taten, und Convoischiffe selten zur Stelle waren, mußte man darauf bedacht sein, durch starke Armierung den Schiffern die Mittel zur Selbstverteidigung in die Hand zu geben. Bereits im Jahre 1609 wurden einige Levantefahrer mit Geschützen ausgerüstet. Auch ließen vorsichtige Reederfirmen ihre Fahrzeuge nie unmontiert aussegeln. Gleichwohl scheinen die nichtbewaffneten Kauffahrer weitaus in der Mehrzahl gewesen zu sein. Um darin Wandel zu schaffen, ward am 27. November 1627 ein Reglement für die Mittelmeerschiffahrt erlassen[3], das folgende Bestimmungen enthielt:

1. Befrachten mehrere Kaufleute ein und dasselbe Fahrzeug, muß es mindestens 180 Lasten groß sein, 24 Kanonen sowie 50 Mann an Bord haben und mit zwei in

---

[1] Ein- und Ausgangszölle, die auf Waren gelegt und hauptsächlich zur Ausrüstung von Convoischiffen benutzt werden. Blok III. p. 305 f.

[2] Blok IV. p. 293, Pringsheim, Beiträge, p. 3.

[3] „Opte Grootte, Equippagie, Monture, Manninghe, ende Admiraelschappen der Schepen". Haag 1627.

gleicher Weise bewaffneten Straatfahrern eine Admiralschaft bilden.

2. Gehört aber die Ladung einem Kaufmanne allein, so sollen Segler von

100 Lasten	mit	10	Geschützen	und	20	Mann,
100—150	„	12	„	„	24	„
150—200	„	14	„	„	32	„

versehen sein.

3. Derartig montierte Fahrzeuge dürfen nur ausnahmsweise Waren verschiedener Kaufleute laden.

Die Verordnungen bleiben in Kraft, wenn die Schiffe zuerst englische und französische Häfen anlaufen und von dort die Reise nach dem Mittelmeer fortsetzen. Im übrigen erneuerte das Plakat die Vorschriften für das Segeln in Admiralschaft, für den Verkauf von Kriegsmaterialien nach Tunis, Algier und Marokko und verbot, nicht armierte Fahrzeuge zu versichern. Wir werden im letzten Abschnitt unserer Darstellung zeigen, daß 1646/47 — und vermutlich auch in anderen Jahren — gegen den ersten Paragraphen des Reglements allgemein verstoßen ward, und daß fast alle kleineren Schiffe mehrere Frachtherren hatten.

Wenn die Schiffsverluste trotz des Plakates von 1627 nur eine unbedeutende Verminderung erfuhren, so trugen zum großen Teil die Eigentümer selbst Schuld daran. Es gab in Holland eine ganze Anzahl von Reedern, die aus Sparsamkeitsrücksichten oder aus Eigensinn alle Bewaffnungsvorschriften der Staaten geflissentlich ignorierten und ihre Schiffe ohne Armierung nach dem Süden sandten. Außerdem ließ bei manchen reglementmäßig ausgerüsteten Kauffahrern die Beschaffenheit der Schutzwaffen viel zu wünschen übrig, und es kam nicht selten vor, daß sogar Schiffen hoch angesehener Firmen die im Plakat geforderte Verteidigungsstärke fehlte. Die Amsterdamer Direktoren taten, was in ihren Kräften stand, geordnete Verhältnisse zu schaffen. Durch strenge Visitationen suchten sie Reeder und Schiffer zu zwingen, die Bestimmungen der Hochmögenden einzuhalten. Aber die mühevolle Aufgabe war nicht einmal in der Metropole, geschweige

denn in den kleineren Schiffahrt treibenden Nachbargemeinden durchzuführen, wo die Bestrebungen des Direktoriums nachhaltigem Widerstande begegneten. Häufig ward den Vertretern und Kommissaren der Direktoren, die natürlich nicht überall zur Stelle sein konnten, ein Possen gespielt. Einzelne Schiffer legten es geradezu darauf an, den Beamten die Visitation möglichst zu erschweren. Daher erzielten die Amsterdamer Handelsherren auf diesem Gebiet ihrer Tätigkeit — bis 1650 wenigstens — nur recht bescheidene Erfolge. Durch gute Bewaffnung der Fahrzeuge ward das Risiko der Schiffseigentümer zweifellos verringert. Aber auch diese Maßnahme schützte nicht vor schweren Geldverlusten, da eine ansehnliche Zahl selbst stark armierter Segler von den Piraten erbeutet ward.

So mußten die Reeder sich auf andere Weise gegen Gefahren sichern, die von Natur- und Menschengewalt drohten. Fast jedes Schiff fuhr deshalb für gemeinsame Rechnung nach der Straße von Gibraltar, das heißt, es war nicht im Besitz einer einzelnen Person, sondern Eigentum mehrerer Reeder, die verschieden große Anteile an dem Fahrzeuge besaßen. Zu den Mitgliedern dieser Gemeinschaft gehörte gewöhnlich der Schiffer. „De rederye der schepen meest bestaet by cleyne gedeelten, als sestiende parten en minder“ lautet ein Passus in einem Gutachten von Haarlemer Kaufleuten[1]. Below hat in seinem bekannten Aufsatze über die „Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter“ darauf hingewiesen, daß sich die Schiffsanteile in den Hansestädten zwischen $^1/_2$ und $^1/_{64}$ bewegten[2]. Wie dort, galten auch in den Niederlanden Schiffsparten als gute Kapitalanlage und fanden überall — selbst in nicht kaufmännischen Kreisen — lebhafte Nachfrage[3].

Bei der großen Menge mangelhaft oder unbewaffneter Schiffe, bei der Barbareskennot war es nicht verwunderlich, daß die holländischen Privatassekuradeure sehr hohe Prämien forderten.

---

[1] Bydr. en Mededeel. XXI. p. 46.
[2] p. 45 f. Auch Daenell, Blütezeit, II. p. 351 f.
[3] Ravesteyn, Ontw. van Amsterdam, p. 364.

Für den Seetransport von Amsterdam nach Italien betrug der Satz durchschnittlich 8—10 % vom Werte und ebensoviel umgekehrt. Von Gütern, die 1615 nach Marokko gingen, verlangte man 7 % Prämie[1], während istrisches Salz 1634 zu 8 % versichert werden mußte[2].

In einem, wahrscheinlich aus den Jahren 1614/15 stammenden Briefe beklagten sich die Levantekaufleute, sie müßten für Hin- und Rückfahrt 16—18 % Prämien zahlen[3], und 1627 schrieb der Gesandte Johan Berck, in Venedig würden 15 bis 16 % verlangt, wenn die Waren auf niederländischen Schiffen nach dem Norden gingen, 5—7 % dagegen, wenn gut bewaffnete englische Kauffahrer sie mitnähmen[4]. Die starke Differenz in der Prämienhöhe war wahrscheinlich eine Folge der zahlreichen Schiffsverluste, von denen die holländische Mittelmeerschiffahrt während der 20er Jahre des 17. Jahrhunderts betroffen ward.

Der sehr interessante Tarif der nur Projekt gebliebenen „Allgemeinen Assekuranzkompanie“, die das Monopol des afrikanischen und levantischen Handels erhalten und 1629 für 24 Jahre errichtet werden sollte[5], bestimmte für die Fahrt von Amsterdam:

nach Marseille, Toulon, Genua
und Livorno = 10 % Prämie,
„ Venedig = 13 % „ .

Und zwar waren alle Güter assekuranzpflichtig, aber von jeder eingeschifften Ware wurden nur 9/10 versichert, während 1/10 „tot pericule“ des Besitzers unversichert blieb und auch bei keiner anderen Gesellschaft assuriert werden durfte, falls der Wert nicht 200 Pf. Vläm. überstieg.

---

[1] De Castries, II. p. 518.
[2] Siehe Beilage Nr. IX.
[3] Der Brief i. d. Portefeuille: Holland 2609.
[4] Berck an d. Generalst., 2. April 1627.
[5] Vgl. darüber P. J. Blok, Het plan tot oprichting eener Compagnie van Assurantie i. Bydr. voor Vaderl. Gesch. IV, T. 1, p. 1 ff. Derselbe, Koopmansadviezen aangaande het plan etc. (1623—1635) Bydr. en Mededeel. XXI. p. 1 ff. Der Prämientarif auch bei Le Long, Koophandel van Amsterdam I. p. 774 ff.

Daß bei solchen Sätzen vielfach das Bestreben herrschte, sich nach weniger kostspieligen Deckungen umzusehen, liegt auf der Hand. Manche Kaufleute betrachteten die Seeversicherung gleichsam als eine Art Notbehelf und assurierten ihre Waren nur dann, wenn größere Partien auf ein und dasselbe Fahrzeug geladen werden mußten, und keine Gelegenheit vorhanden war, die Güter auf verschiedene Schiffe zu verteilen[1]. Je weniger man alles auf eine Karte setzte, desto geringer war der Verlust, ging eines der Fahrzeuge durch Sturm oder Seeräuber verloren. Wer daher die hohe Prämie nicht bezahlen wollte oder infolge ungenügender Bewaffnung und Bemannung des Schiffes von der Assekuranz ausgeschlossen wurde[2], sicherte sich, indem er seine Waren möglichst vielen Schiffern übergab.

Der Seemann jener Tage[3] mußte ein kaltblütiger und entschlosser Mann sein, der das Wort Furcht nicht kennen durfte. Denn überall, selbst dicht vor den Toren der Heimat lauerte der Feind. War der Schiffer den Dünkirchener Kapern glücklich entronnen, so erwarteten ihn neue Gefahren, wenn er in die Nähe der spanischen Häfen kam. Hier kreuzten immer Freibeuterschiffe aus Tunis und Algier. Aber die beständigen Angriffe der Barbaresken, die Gefechte mit christlichen Piraten und das Bewußtsein, jeden Augenblick einem neuen Gegner gegenüberstehen zu müssen, stählte den Mut der niederländischen Schiffer und gab ihnen Kraft, auch der Übermacht Trotz zu bieten. Daher sahen viele Seeleute gleichmütig der Reise nach dem Süden entgegen und fuhren mit festem Vertrauen auf sich und ihr gutes Schiff vom Heimatshafen ab. Und so weiß auch die Geschichte der Straatfahrt von Männern zu berichten, die ihr Leben für die Ehre der geliebten Flagge in die Schanze schlugen und lieber die Fackel in die Pulverkammer schleuderten,

---

[1] Bydr. en Mededeel. XXI. p. 46 f.

[2] Ob diese Forderung des Plakates von 1627 strikt eingehalten wurde, ist sehr unwahrscheinlich.

[3] Im allgemeinen nannte man den Führer eines Handelsfahrzeuges den Schiffer, den Kommandanten eines Kriegsschiffes den Kapitän.

als sich auf Gnade oder Ungnade zu ergeben. Freilich, solche Heldentaten waren Ausnahmen, und nicht alle Schiffer wehrten sich bis zum letzten Atemzuge, wenn der überlegene Feind auf sie eindrang. Manche Seeleute streckten sofort die Waffen oder leisteten nur schwachen Widerstand, in der Hoffnung, dadurch das Los der Gefangenschaft zu mildern. Ja, es gab in den Reihen der Mittelmeerfahrer Leute, die sich nicht scheuten, ihre gut bewaffneten Fahrzeuge an die Barbaresken zu verkaufen und Piratenkapitänen bei der Plünderung fremder und selbst eigener Fahrzeuge behilflich zu sein[1]. Könnten wir heute noch feststellen, warum dieses oder jenes Fahrzeug eine Beute der Korsaren ward, wir würden staunen, wie viele Kapitäne ihre Pflicht gegenüber Reedern und Befrachtern vernachlässigten, wie viele den geschworenen Treueid brachen!

Man weiß aus den Schriften van Meterens und Aitzemas, mit welch barbarischer Roheit der Kampf zwischen den holländischen Wachtschiffen und den Dünkirchener Kapern geführt wurde. Auch im mittelländischen Meere galt jede Kampfesart für erlaubt, und an Unbarmherzigkeit gaben die Niederländer den Freibeutern nichts nach. Der besiegte Barbareske durfte auf keine Schonung hoffen. Man rächte an ihm die Leiden, die seine Genossen holländischen Sklaven zugefügt hatten. Den gefangenen Piraten warf man über Bord oder ließ ihn am eigenen Leibe das Elend der Knechtschaft erfahren. De Keysers Behauptung, daß Holländer sich nicht schämten, Sklavenhandel zu treiben, war keineswegs aus der Luft gegriffen. Die Seeleute betrachteten das als ihr gutes Recht, als etwas ganz Selbstverständliches, und diese Ansicht teilten auch die Amsterdamer

---

[1] In d. Loketkas Loq. V. Lit. W. Nr. 10 befindet sich ein Gutachten verschiedener Deputierter der Admiralitäten über einzelne Fragen, die in der Sitzung der Generalstaaten am 10. Oktober 1619 zur Sprache kamen. Da heißt es unter anderen: „doch soo syluyden (die Schiffer) op't archste immermeer oock bevonden ofte overtuycht werden van aen de plunderinge van hun eygen ofte yemandts anders schip neffens de rovers mede handtdadich ende feytelyck trouweloos ende roffplichtig geweest te syn" .... sollen sie über Bord geworfen oder gehängt werden.

Direktoren. Das beweist eine Remonstranz aus dem Jahre 1627, worin sie zur Deckung der Unterhaltungskosten eines ständigen Mittelmeergeschwaders folgenden Vorschlag machen. Man müsse Piratenfahrzeuge kapern, allen darauf befindlichen Renegaten die Füße spülen, den Rest der Mannschaft aber in Genua oder Malta als Sklaven verkaufen. Seine 100 Realen sei ein gesunder Türke wert[1].

Ehe ein von Amsterdam abgesegeltes Schiff seinen Bestimmungshafen im westlichen Mittelmeergebiet erreichte, konnten 14 Tage bis 6 Wochen vergehen, während die Reise nach den Levanteplätzen durchschnittlich etwa 2 Monate erforderte. Die Fahrtdauer ließ sich im voraus nicht berechnen, sie hing von den mehr oder minder günstigen Windverhältnissen ab. Bei gutem Winde wurden mitunter sehr schnelle Reisen gemacht. Oft hielt stürmisches Wetter oder Windstille den Schiffer wochenlang im Abfahrtshafen fest. So lesen wir z. B. in dem Schiffsjournale des Kapitäns Hillebrant Quast, der 1619 mit vier Kriegsschiffen nach Algier fuhr, und in dessen Begleitung sich etwa 100 Kauffahrer befanden, daß er am 9. Dezember von Texel absegelte, infolge schlechten Wetters genötigt war, vier Tage später Vlissingen als Nothafen anzulaufen, und erst am 28. Dezember weiterfahren konnte[2]. Auch Admiral Lambert Hendricksz widerfuhr fast zur selben Zeit das gleiche Schicksal. Er verließ den Briel am 9. November und mußte schon am nächsten Tage in dem etwas südlicher gelegenen Hellevoetsluis vor Anker gehen. Als sich das Meer am 9. Dezember wieder beruhigte, trat er die Ausreise an[3].

Bis tief in den Winter hinein betrieben die Holländer den Verkehr mit den Mittelmeerländern. Eine zeitlich genau abgegrenzte Winterlage, wie die Ostseefahrt sie kannte, gab es in der Straatfahrt nicht, weil hier die klimatischen und maritimen Verhältnisse viel günstiger waren als in den nordeuropäischen

---

[1] Remonstrantieboek I. p. 1 ff. In dem Verzeichnisse ist der 10. Oktober 1627 als Datum eingetragen.

[2] Admiraliteit Nr. 953.

[3] Admiraliteit Nr. 952.

Gewässern. Daher segelte man aus, sobald es Wind und Wetter erlaubten und stellte die Fahrt gewöhnlich nur in den Monaten Januar und Februar ein. Manchmal war es schon im Dezember nicht mehr möglich, Reisen nach dem Mittelmeer zu unternehmen.

Wir können nicht sagen, ob die von Holland abgehenden Schiffe regelmäßig Supercargi an Bord hatten, d. h. Bevollmächtigte der Befrachter, die für Rechnung ihrer Auftraggeber die Ladung bis zum Absatzhafen begleiteten, sie den Faktoren übermittelten oder selbst verkauften. Manchmal mußte der Supercargo auch für Beschaffung der Rückladung Sorge tragen. Derartige Kargadore fehlten auf keinem der in den Archipel segelnden Kornschiffe, und zwar waren es zumeist Juden, die das türkische Getreide einkauften[1].

Obwohl die Straatfahrer wenig Raum für die Passagiere besaßen und zur Personenbeförderung nicht eingerichtet waren, nahmen viele Kapitäne auf der Hin- und Rückfahrt Kaufleute, Handwerker oder befreite Sklaven mit. Auf einem nach Milos verschlagenen niederländischen Schiffe, das längere Zeit in spanischen Diensten gestanden hatte, befanden sich als Passagiere auch eine junge Spanierin mit ihrer schwarzen Sklavin[2]. Über Passagekosten wird uns leider nichts mitgeteilt. Vermutlich rechnete der Schiffer den Fahrpreis so hoch, daß er ein vorteilhaftes Geschäft dabei machte. Gesandte, Konsuln und Kommissare der Generalstaaten reisten bisweilen per Kriegsschiff[3], auch der Gattin Hagas ward diese Vergünstigung zuteil.

[1] Vgl. darüber Theodor Reiniersz an d. Generalst., 28. Juni 1632, Haga an d. Generalst., 27. April 1632, Memorial vom 25. Juni 1632.

[2] Haga an d. Generalst., 1. April 1628. Auf diesem Fahrzeuge hatte kurz vor der Katastrophe eine Meuterei griechischer Matrosen stattgefunden, wodurch 22 Niederländer und Deutsche ums Leben gekommen waren. Die Meuterer wollten das Fahrzeug verkaufen, Kontanten und Güter unter sich verteilen, aber der Sturm warf das Schiff an die Gestade von Milos. Dort entdeckten es die Türken. Sie brachten es nach Chios und sandten die Spanierin nebst ihrer Dienerin nach Konstantinopel. Beide Frauen kamen in den Harem des Großherrn.

[3] So reiste der Konsul Pauw 1621 mit dem Orlogschiff „den Bull“ nach Aleppo.

Außerordentlich selten findet man in den Quellen Angaben von Frachtpreisen. Velius bemerkt einmal, daß in den 90er Jahren des 16. Jahrhunderts die Frachten nach Italien sehr teuer gewesen seien, und daß man ohne Widerstreben 100 fl. für den Transport von einer Last Korn bezahlt habe[1]. 1615 wurden die Frachtkosten nach Marokko auf zehn Prozent vom Werte der Waren veranschlagt[2]. Wie aus einem am 3. Februar 1628 in der Gesandtschaftskanzlei zu Konstantinopel aufgenommenen Protokoll hervorgeht, hatte der Schiffer David Pietersz (cleyn David) Führer des Fahrzeuges „den Goliat" 16/1700 fl. in acht Monaten an Frachten verdient[3]. Bei der Frachtpreisbildung sprachen verschiedene Faktoren mit, großes oder kleines Angebot von Schiffen, starke oder schwache Nachfrage nach Fahrzeugen, Wehrbarkeit der Segler, Lage des Bestimmungshafens und Entfernung vom Abgangsort sowie vor allem Zunahme oder Abnahme des Seeräuberunwesens. Aus der oben erwähnten Notiz in der Chronik des Velius ist zu ersehen, daß die Maßeinheit der zum Versand bestimmten Ware für die Berechnung der Fracht ausschlaggebend war[4].

Mit Vorliebe pflegten die Holländer ihren Schiffen Namen von Heiligen zu geben, ein Gebrauch, der bekanntlich auch in der hansischen Schiffahrt herrschte[5], während die Engländer derartige Benennungen vermieden[6]. Daneben verwandte man in den Niederlanden Tier-, Orts- und Eigennamen oder taufte die Fahrzeuge Glaube, Liebe, Hoffnung, Treue, Gerechtigkeit usw.[7].

---

[1] Velius, p. 490 Anm. 1.

[2] De Castries, II. p. 518.

[3] Und zwar für Warentransporte von Amsterdam nach Livorno und zwei Salzreisen von dort nach Setubal.

[4] Wie in der hansischen Schiffahrt. Vgl. Daenell, Blütezeit II. p. 362.

[5] Siehe Th. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte, p. 263. Daenell, Blütezeit II. p. 351, Stieda, Revaler Zollbücher, Einleitung p. LXVII. Agats, Der hansische Baienhandel (Heidelberg 1904) p. 36.

[6] Epstein, Levant Company, Manuskr. p. 117 ff.

[7] Eine bunte Reihe von niederländischen Schiffsnamen enthält Beilage Nr. X.

Bisweilen ward der Schiffsname Gegenständen oder Berufszweigen entlehnt, die mit Reederei in gar keinem Zusammenhange standen, wie z. B. „de Koetswagen, het Postpaert“ oder „de Schaepsherder“. Daß unter Umständen Name oder Wappen eines Fahrzeuges für seine Eigentümer verhängnisvoll werden konnte, lehrt ein Bericht Hagas aus dem Jahre 1628. Wir sprachen oben von einem holländischen Segler, der an die milesische Küste verschlagen ward. Er führte den Namen „Santa Maria“ und trug, da sein aus Edam stammender Schiffer in Danzig wohnte, das Wappen des polnischen Königs im Schiffsspiegel. Als der Orateur die Freigabe des Fahrzeuges verlangte, weigerte sich der türkische Admiral, dieser Forderung zu willfahren, weil er die Santa Maria für ein feindliches Schiff hielt. So verblieb der Segler in den Händen der Türken. Um nicht unnötigerweise den Osmanen einen Vorwand zu Übergriffen zu bieten, riet Haga der Union, Maßregeln zur Beseitigung fremder Wappenschilder zu treffen und die Benennung der Straatfahrer nach Heiligen zu verbieten[1].

Während die Resolutionen der Generalstaaten, die Berichte der Direktoren und Marinebehörden sehr oft Handelsschiffe von 200, 250, 300, ja 400 Lasten erwähnen, ist in den Lastgeldrechnungen kein Segler von über 180 Lasten verzeichnet. Es macht den Eindruck, als hätten Kaufleute, Reeder und Schiffer bei größeren Fahrzeugen nur das für mehrere Befrachter im Plakat festgesetzte Minimum von 180 Lasten angegeben[2]. Und das scheint im Einverständnis mit Direktoren und Lastgeldkollektoren geschehen zu sein, denn wir vernehmen keine Klagen über zu niedrige Lastenangaben.

Selbstverständlich war nur der wirklich belastete Schiffsraum abgabepflichtig. So erklärt es sich, daß wir manchmal bei Ein- und Ausgang desselben Fahrzeuges verschiedene Lasten-

[1] Haga an d. Generalst., 27. Mai 1628.

[2] Vgl. S. 199. Ferner Klerk de Reus, Geschichtl. Überblick der administrativen, rechtlichen und finanziellen Entwicklung der niederländisch-ostindischen Kompagnie, p. 117.

ziffern eingetragen finden[1]. Daher ist den in den Rechnungen vorliegenden Zahlen eine gewisse Vorsicht gegenüber am Platze. Sie leisten auch bei Schiffen unter 180 Lasten keine unbedingte Garantie für die tatsächliche Schiffsgröße, obgleich wir im allgemeinen annehmen dürfen, daß die Straatfahrer vollbeladen aussegelten und heimkehrten. Wie wären sonst die Reeder auf ihre Kosten gekommen? Wie hätte sich die teure und mit schweren Gefahren verbundene Seereise rentieren sollen?

Um das Verhältnis der damaligen zur heutigen Schiffsgröße klarzustellen, müssen wir das alte Gewicht in das jetzt übliche Maß umsetzen. Rechnet man die Last zu $2^1/_2$ Registertonnen[2], so entsprach der Mittelmeerfahrer von 180 Lasten einem modernen Segler von 450 Registertonnen. Er war also ein sehr kleines Fahrzeug. Wir dürfen aber nicht vergessen, daß man noch vor 50 Jahren Kauffahrer von 300 Lasten für stattliche Schiffe hielt, und daß solche von 1000 Lasten für wahre Monstra angesehen wurden.

Im Vergleich zu den Holländern weisen die in den Amsterdamer Listen eingetragenen deutschen Segler durchschnittlich niedrigere Lastenziffern auf. Wenn Daenell in seiner „Blütezeit der Hanse“ bemerkt, daß Hamburg und die wendischen Städte nach dem 15. Jahrhundert „an ihrer Vorliebe für kleinere Schiffe auffallend stark festhielten“[3], so wird diese Behauptung durch die Lastgeldregister bis zu einem gewissen Grade bestätigt.

Zur Illustration möchten wir an Hand der ersten drei Rechnungen die Größenverhältnisse der niederländischen und

---

[1] Beilage Nr. XII. Einkommend gab der Schiffer Franck Cornelisz. t'Kindt, Schiff „den Romer“ 140 Lasten, ausgehend 130 an.

[2] Stieda, Zollbücher, Einleitung p. LXXXV, Daenell, Blütezeit II. p. 347 f.

Zu $1^1/_2$ Registertonnen berechnen die Schiffslast: Ehrenberg, Hamburg und England p. 235 f. Anm. 4; G. Sello, Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit (Hans. Pfingstblätter) II. p. 18 Anm. 1.

[3] II. p. 346.

deutschen Fahrzeuge in tabellarischer Übersicht vor Augen führen:

A. Holländer[1].

Jahr	unter 100 Lasten	100 Lasten	über 100 Lasten
1645/46	6	3	21
1646/47	7	3	41[2]
1647/48	17	15	37

B. Hansen[3].

Jahr	unter 100 Lasten	100 Lasten	über 100 Lasten
1645/46	9	5	2
1646/37	11	1	2
1647/48	11	4	8

Der holländische Schiffsbau richtete sich wie der hansische in erster Linie nach dem Handelsbedürfnisse. Schnellsegler brachten den Kaufleuten wenig Vorteile. Sie brauchten breite, plumpe Schiffe mit großen Laderäumen, die Massen- und Stückgüter zu gleicher Zeit befördern konnten. Durch die Bilder niederländischer Seemaler, durch Kupferstiche und Radierungen sind die „Dickbäuche“ der Republik so allgemein bekannt, daß uns eine Beschreibung ihres Aussehens überflüssig erscheint.

Auch die Engländer hatten denselben Schiffstyp, während für die Provençalen der Hauptwert eines Seglers in seiner Schnelligkeit lag, die es dem Schiffer ermöglichte, überall rasch zur Stelle zu sein und möglichst oft zwischen Marseille und den Levanteplätzen hin- und herzufahren. „Pour naviguer de conserve avec un lourd vaisseau hollandais“, schreibt Masson, „un capitaine provençal était obligé de n'employer que le quart de sa voilure“ [4].

---

[1] Wir haben alle Schiffe, die ohne Angabe des Heimatshafens eingetragen sind, hinzugezählt, da es sich bei ihnen durchweg um niederländische Fahrzeuge handelt.

[2] Bei 20 Seglern betrug die Lastenziffer 180.

[3] Über die Teilnahme der Hansen am niederländischen Mittelmeerverkehr vgl. den Exkurs.

[4] Masson, p. 476.



Ist es auch vorderhand nicht möglich, den Gewinn oder Verlust von irgend einer Amsterdamer Reederfirma aus jener Zeit nachzuweisen, so lassen doch die vorliegenden Berichte zur Genüge erkennen, daß die holländischen Schiffseigentümer in Südeuropa viel Geld verdienten, und daß die Frachtschiffahrt das Hauptgeschäft der Niederländer im Mittelmeergebiete war.

Exkurs.

Statistik des Amsterdamer Mittelmeerverkehres von 1646/47.

(Nach einem Zollregister aus den genannten Jahren.)

Wir sind in der glücklichen Lage, die im vorigen Kapitel angestellten Betrachtungen durch ein umfangreiches und wertvolles Zahlenmaterial vervollständigen zu können. In dem Archiv des Direktoriums befindet sich unter den Rechnungen eine Handschrift „den ophef van een half per cent over goederen na en uyt de Middelant. Zee"[1] betitelt, in der die vom Frühjahr 1646 bis Frühjahr 1647 in Amsterdam eingetroffenen und von Amsterdam abgegangenen Straatfahrer, die ein- und ausgeführten Waren sowie die Namen der Versender und Empfänger eingetragen sind. Diese Aufstellung gibt uns nicht nur bedeutsame Fingerzeige für die Schiffahrtsgeschichte, sie bildet auch einen sehr wichtigen Beitrag zur Warenkunde des 17. Jahrhunderts und läßt uns endlich einen tiefen Blick in die am Mittelmeerhandel beteiligten Amsterdamer Kaufmannskreise tun.

1. Ursprung, Äußeres und Einrichtung des Registers.

Wie schon aus dem Titel des Dokumentes hervorgeht, handelt es sich um ein Zollregister, das folgenden Ursachen seine Entstehung verdankte. Wir haben früher das Auftreten der

[1] Vgl. Übersicht über das Quellenmaterial: Rechnungsablage.

französischen Kaper erwähnt und an Hand der im Anhang veröffentlichten Verlustliste dargelegt, welch schweren Schaden die Korsaren dem holländischen Mittelmeerhandel zufügten. Zwar gab ihnen der blühende Schmuggelverkehr der Niederländer mit spanischen Provinzen berechtigten Anlaß, Frachtschiffe der Republik nach „unfreien" Gütern zu durchsuchen. Aber diese Visitationen führten zu Übergriffen und Mißhandlungen von Seeleuten, welche die holländischen Kaufleute und Reeder 1645 nicht länger dulden wollten. Sie setzten es durch, daß in diesem Jahre Jan Reynst als Bevollmächtigter nach Paris gesandt wurde, um mit Hilfe Osterwycks, des Vertreters der Generalstaaten am Hofe Ludwig XIV., die geraubten Schiffe und Waren zu reklamieren[1]. Zu gleicher Zeit sollte Reynst Schadenersatz fordern und die französische Regierung bewegen, für besseren Schutz der Schiffahrt im Golf du Lion Sorge zu tragen. Zur Lösung dieser Aufgabe waren aber große Geldmittel erforderlich. Da Reynst mit einer täglichen Zulage von 18 fl. den habgierigen Pariser Kommissaren gar nichts bieten konnte[2], die Hochmögenden jedoch nach ihrer Gewohnheit jegliche Unterstützung verweigerten[3], blieb den am Mittelmeerhandel interessierten Städten nichts anderes übrig, als selbst die Kosten der Gesandtschaft zu tragen und die nötigen Summen vorzuschießen. Am 10. Dezember 1645 beschlossen Amsterdam, Rotterdam, Schiedam, Hoorn, Enkhuizen, Edam, Monnikendam und Medemblik[4] einen Wertzoll von ½ Prozent auf alle ein- wie ausgehenden Schiffe und Waren zu legen, die vom Mittelmeergebiet kamen oder dorthin gesandt wurden. Mit der Erhebung dieser Gebühr in Amsterdam ward der Direktor Pieter van Loon[5] am 30. Mai 1646 vom Magistrat der Stadt betraut[6]. Ob man von vornherein einen bestimmten Zeitraum für die Eintreibung des Zolles festsetzte, ist aus den

[1] L. van Aitzema, Saken van Staet III. p. 91 f.
[2] Presentieboek d. Dir. p. 24, 25. September 1645.
[3] Ebenda, p. 24, 10. Oktober 1645.
[4] Fol. 1 der Handschrift.
[5] Elias, De Vroedschap van Amsterdam I. p. 443.
[6] Presentieboek, p. 25, 31. Mai 1645.

Akten nicht zu ermitteln. Die Eintragungen van Loons brechen am 6. Mai 1647 plötzlich ab, weil die Auflage ihren Zweck erfüllt hatte, und der Vorschuß gedeckt war. Im folgenden Monat, am 13. Juni 1647, revidierten die Direktoren des Levantehandels die Rechnung, schlossen sie ab [1] und übersandten sie der Generalitätsrechenkammer im Haag.

Das vorliegende Register umfaßt keineswegs die Resultate der in den oben genannten acht Städten veranstalteten Zollerhebung. Es enthält nur die Amsterdamer Einnahmen, während uns die Ergebnisse der übrigen Orte — von zwei Plätzen abgesehen — leider unbekannt sind. Bis zum Ende des Jahres 1646 hatte Hoorn 900 fl. eingenommen, die Amsterdam übermittelt und am 11. Januar 1647 im Register gebucht wurden [2]. Die Kollekte in Medemblik ergab laut Eintrag vom 18. Mai 1647 nicht mehr als 271 fl. [3]. Es ist auf Grund dieser dürftigen und unvollständigen Notizen gar nicht möglich, sichere Schlüsse auf die Stärke des Hoorners und Medembliker Mittelmeerverkehrs von 1646/47 zu ziehen. In manchen Häfen scheint die Einführung des Zolles auf große Schwierigkeiten gestoßen zu sein, die wohl ähnlicher Natur waren, wie wir sie bei der Besprechung des Lastgeldes kennen gelernt haben. So sahen sich die Amsterdamer Direktoren am 19. Oktober 1646 gezwungen, die Stadt Enkhuizen zur Erhebung der $^1/_2$ prozentigen Auflage nachdrücklich zu ermahnen [4].

Van Loons Einnahmen betrugen bis zum 6. Mai 1647 30 242 fl. 4 st. 8 pen., wovon 28 270 fl. an Gerrit Reynst, der vermutlich die Interessen des Pariser Unterhändlers wahrnahm, ausbezahlt wurden [5]. 1648 begegnen wir dann zum letzten Male einer Nachricht über diesen Zoll. Am 1. Mai erklärte van Loon den Direktoren, die in acht Städten erhobene Auflage habe einen

---

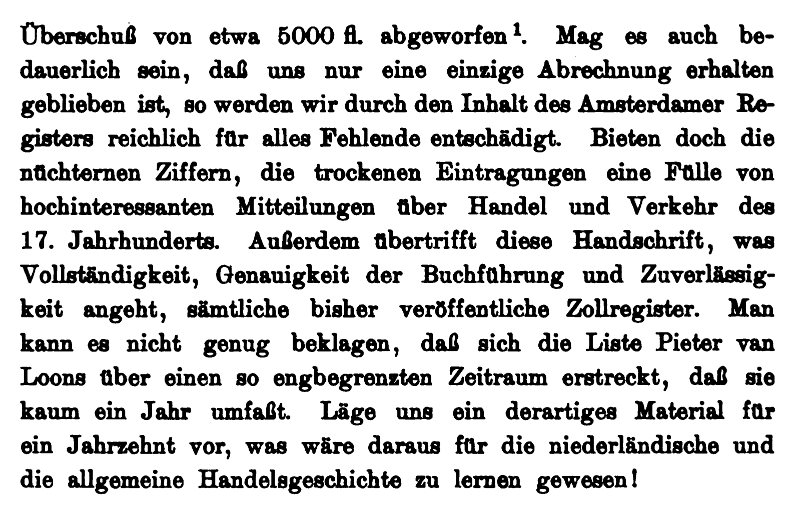
[1] Vgl. Fol. 278 der Handschrift.

[2] Fol. 209 der Handschrift.

[3] Wir möchten annehmen, daß es sich bei diesem Betrage nur um einen Teil der Medembliker Einnahmen handelt.

[4] Presentieboek, Fol. 26.

[5] Vgl. Übersicht der Ausgaben in d. Handschrift.



Überschuß von etwa 5000 fl. abgeworfen[1]. Mag es auch bedauerlich sein, daß uns nur eine einzige Abrechnung erhalten geblieben ist, so werden wir durch den Inhalt des Amsterdamer Registers reichlich für alles Fehlende entschädigt. Bieten doch die nüchternen Ziffern, die trockenen Eintragungen eine Fülle von hochinteressanten Mitteilungen über Handel und Verkehr des 17. Jahrhunderts. Außerdem übertrifft diese Handschrift, was Vollständigkeit, Genauigkeit der Buchführung und Zuverlässigkeit angeht, sämtliche bisher veröffentliche Zollregister. Man kann es nicht genug beklagen, daß sich die Liste Pieter van Loons über einen so engbegrenzten Zeitraum erstreckt, daß sie kaum ein Jahr umfaßt. Läge uns ein derartiges Material für ein Jahrzehnt vor, was wäre daraus für die niederländische und die allgemeine Handelsgeschichte zu lernen gewesen!

Bevor wir aber die Resultate des Registers im einzelnen untersuchen, ist es notwendig, einen Blick auf das Äußere und die Einrichtung der Handschrift zu werfen. Sie bildet einen Papierkodex von 281 beschriebenen und 9 unbeschriebenen Folioblättern. Alle Eintragungen sind von ein und derselben Hand gemacht und wahrscheinlich aus einer nicht mehr vorhandenen Kladde in die Reinschrift übertragen worden. Beim Zusammenheften der einzelnen Papierlagen hat man genau auf Reihenfolge und Zusammengehörigkeit geachtet. Ebensowenig darf das Bestreben des Schreibers verkannt werden, alle Posten und Ziffern sorgfältig untereinander zu setzen, wodurch die Übersicht der zahlreichen Eintragungen sehr erleichtert wird. Schreibfehler kommen vereinzelt vor, Rechnungsfehler bei einigen Gewichtsziffern oder Stückzahlen, wo eine Null zu viel oder zu wenig angehängt ist. Vielleicht sind auffällige Differenzen in den Durchschnittspreisen teilweise auf solche nicht erkennbare Irrtümer zurückzuführen.

Das Register zerfällt in zwei Teile, in eine Ein- und Ausfuhrliste. Monatlich wird über die vom 1. bis zum 31. Tage eingelaufenen Zollerträge Rechnung abgelegt, und zwar geht der

---

[1] Presentieboek, 1648.

Export stets dem Import voraus. Die im ganzen übersichtlichere Importliste besteht aus Abschriften der Schiffsmanifeste. Manchmal sind es nur Auszüge daraus, wenn das Fahrzeug nicht die volle Ladung in Amsterdam löschte. Den Kopf jeder Eintragung bilden Namen und Datum des Tages, an dem für die letzte der mit dem betreffenden Schiff gekommenen Waren die Abgabe bezahlt war. Dann folgt der Name des Schiffers, sein Heimatsort sowie der Ankunftstag des Seglers auf der Amsterdamer Reede. Darunter werden die Namen der verschiedenen Empfänger gebucht, bei jedem Kaufmann die für ihn bestimmten Artikel, deren Werte und die bezahlten Gebühren notiert. Schiffsnamen, Schiffswerte und Schiffsabgaben schließen die Eintragungen gewöhnlich ab. Zur Verdeutlichung mag nachstehendes Beispiel dienen:

Dingsdach den 3 July 1646.
Robbert parcker van Lonnen
den 20 Juny 1646 gecomen uyt de straet

		fl.	st.	pen.
solvit p Carel van peene voor				
60 pypen oly waart	10,200 g	51	—	—
solvit p Jan webster voor				
150 balen anys wege 30,500 pond				
waart	5,185 g	25	18	8
12 balen comyn 1200 pond	215 g	1	1	8
solvit pr Carel van peene voor				
110 sivilische pypen oly wt	18,700 g	93	10	—
60 pypen oly waart	10,200 g	51	—	—
85 pypen boom oly wt	14,450 g	72	5	—
solvit p Gerrit kuysten				
9½ lasten lynsaat wt	1,710 g	8	11	—
solvit p Carel van peene voor				
4 pypen olie waart	680 g	3	8	—
solvit p de schipper voor				
syn schip (Name fehlt) waart	16,000 g	80	—	—
		386	14	—
Aff voeringe[1]		7	12	—
		379	2	—

[1] Bedeutet wohl Abzug für den Zolleinnehmer.

Das Ausfuhrregister bietet im Gegensatz zur Einfuhrliste keine Abschriften der Schiffsmanifeste, sondern es sind hier die von Waren und Schiffen bezahlten Abgaben, in der Reihenfolge, wie sie im Lauf jedes Tages eingingen, untereinander gebucht und am Schluß jeder Seite addiert. Vor allen Eintragungen stehen Tag, Datum, Monat und Jahreszahl sowie die Namen der Schiffer, denen die Waren anvertraut wurden und die Bestimmungsorte der betreffenden Exportartikel. In der zweiten Zeile wird der Name des Absenders und das Zollobjekt verzeichnet, sehr oft hat man die Anzahl der Colli, der Gebinde und Stücke, Maße und Gewichte der Gegenstände hinzugefügt. Hinter jeder Ware ist der deklarierte Wert und der ihm entsprechende Zoll eingetragen.

Die Art und Weise der Buchführung erläutern folgende Beispiele, die wir den ersten Blättern der Handschrift entnommen haben:

			fl.	st.
woensdach den 30 mey Ao. 1646.				
pieter Hensen naar de straat				
pr Jan hattingh voor				
1 quarteel met 850 pond nagelen				
(Schluß der Seite)	wt.	700 g	3	10
baltje stobbe naar Venetien				
p. Lourens Honingh voor				
1 pack met 14 halve jnlantse				
lakens waart		2 240 g	11	4
Jochem martensen naar de straat				
p. Gerard de Lacroys voor				
4 vaten met 1500 pond broodsuycker				
	wt	600 g	3	—
Baltie stobbe naar Venetien				
p. Guilljam pels voor				
1 pack met 10 stuckx baracaen				
	wt	300 g	1	10
(Schluß der Seite)			15	14

			fl.	st.
Donderdach den 31 mey 1646.				
Jochem martensz naar de straat pr Jan andrea tensiny voor 1 vat met cramerie waart	800 g		1	10
Jochem martens naar Genua p Cornelis van Goor voor 32 000 pond christoffels toeback wt	6 400 g		32	—
(Schluß der Seite)			33	10
Jochem martensz naar Genua pr baltasar Coeymans voor 1 pack met 8 halve jnlants laeckens waart	1 280 g		6	8
Jochem martens naar Genua p nicolaes Le clerck voor 1 cas met 24 pond lamphers wt	1100 g	5 - 10		
18 ellen amelaken[1] / 21 ellen servet } waart	150 g	- 15	6	5
baltje stobbe naar Venetien p Guilljelmo bartolottj voor 4 packen en 2 vaten met 2 600 pond was waart	1 560 g		7	16
Jochem martens naar Genua p Guilljam bartolottj voor 7 pack 6 vaten met 6 600 pond was wt	3 960 g		19	16
Rochen stobbe naar Venetien pr manuel benevista voor 1 kist boecken waart	160 g		—	16
			41	1

[1] Tischtücher.

[redacted]

2. Die Schiffahrtstabellen.

Wir haben in den folgenden Aufstellungen den Versuch gemacht, die im Zollregister enthaltenen Zahlen und Angaben, soweit sie auf die Schiffahrt Bezug haben, zusammenzufassen. Für das Zustandekommen dieser Tabellen leisteten die früher besprochenen Lastgeldrechnungen wirksame Hilfe. So war es bei einer großen Anzahl von Fahrzeugen möglich, die offiziell angegebenen Lastenziffer einzutragen. Infolge der geschickten Anlage des Einfuhrregisters, infolge der sorgfältigen Führung der Schiffsmanifeste gibt die Liste der eingelaufenen Segler ein fast vollständiges Bild, das kaum noch erklärender Worte bedarf. Die zweite Tabelle dagegen zeigt Lücken über Lücken. Diese Erscheinung muß zum Teil auf die Einrichtung des Ausfuhrregisters zurückgeführt werden, das keinen Überblick über die Ladungen der einzelnen Schiffe gewährt und verhältnismäßig wenig Mitteilungen über Namen und Werte der Fahrzeuge bringt. Sodann aber ist zu bedenken, daß die Schiffsgebühr bei der Ausfahrt des Seglers sehr häufig im Heimatshafen erhoben wurde. Liefen doch verschiedene Schiffe Amsterdam nur zu dem Zwecke an, die Ladung zu ergänzen. Um daher festzustellen, wieviele Fahrzeuge 1646/47 von der holländischen Metropole nach dem Mittelmeer gesegelt sind, bleibt uns kein anderer Weg übrig, als die im Exportregister vorkommenden Schiffersnamen zusammenzuzählen. Daß wir dabei zu einem falschen Resultate gelangen können, liegt auf der Hand. Denn in punkto Namensschreibung ist gerade das Ausfuhrregister nicht immer zuverlässig. Was lag dem Rechnungsführer daran, ob sein Schreiber den ihm diktierten Schiffersnamen richtig verstanden hatte, ob Jan Jacobsz oder Jacob Jansz in die Listen eingetragen wurde, wenn nur die Wertangaben und die sich aus ihnen ergebenden Gebühren stimmten. Andererseits war es keine kleine Aufgabe, die häufig wiederkehrenden Namen genau voneinander zu unterscheiden, und gewiß schlichen sich auch beim Übertragen der Einzelbuchungen in die Reinschrift Fehler ein.

Deshalb ist die von uns herausgerechnete Zahl der ausgesegelten Schiffer mit Vorsicht aufzunehmen. In manchen Fällen, wo andere Vornamen zu ähnlich klingenden oder gleichen Hauptnamen treten, handelt es sich wahrscheinlich um ein und dieselbe Person.

Während die Ankunftstage der heimgekehrten Kauffahrer regelmäßig eingetragen sind, hat man bei keinem der ausgegangenen Schiffe das Abfahrtsdatum vermerkt. Nur ein einziges Mal läßt es sich aus einer anderen Quelle nachweisen. Die Rubrik „Bestimmungshafen" konnte in der zweiten Tabelle fortgelassen werden, weil hinter allen im Ausfuhrregister genannten Fahrzeugen die Notiz „naar de straat" steht, ohne nähere Bezeichnung des Platzes.

Wir lassen die Tabellen folgen.

Tabelle I.

Eingegangene Schiffe.

Datum der Heimkehr	Abgangsort	Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der für Amsterdam bestimmten Ladung (in Gulden)	Zahl der Empfänger	Datum der Registrierung
28. Mai 1646	Venedig	de Meerminne	Hendrick Corssen	Durgerdam[1]	17 000	180	118 410	85	29. August 1646
28. Mai 1646	Venedig	t'Wapen van Venetie	Cornelis Albertsen Meester	Amsterdam	11 000	—	68 670	47	7. Sept. 1646
29. Mai 1646	Venedig	den Dom van Ceulen[2]	Dirck Symonssen	Amsterdam	8 500	120	61 270	19	30. August 1646
29. Mai 1646	Mittelmeer	de Propheet Aaron	Pieter Claassen Heyn	Durgerdam	15 000	180	147 250	37	8. Sept. 1646
29. Mai 1646	Venedig	de Gulde Valck	Floris Cornelissen	Graft[3]	18 000	160	60 870	39	5. Okt. 1646
30. Mai 1646	Mittelmeer	de Trouwe	Adriaen Tyssen	Veere[4]	15 000	180	73 456	17	18. Sept. 1646

[1] Durgerdam: Am Eingang in das Y.
[2] In der 14. Lastgeldrechnung, Beilage XII heißt das Schiff t'Waepen van Ceulen. Vgl. auch Tabelle II.: Ausgegangene Schiffe.
[3] Graft: Zwischen Alkmaar und Purmerend.
[4] Veere: Auf der Insel Walcheren (Seeland).

Datum der Heimkehr	Abgangsort	Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der für Amsterdam bestimmten Ladung (in Gulden)	Zahl der Empfänger	Datum der Registrierung
11. Juni 1646	Mittelmeer[1]	den Jems (Thems?)	Robbert Barrels	London	9 000	80	41 930	12	8. Juli 1646
11. Juni 1646	Majorka[2]	de Star	Hans Cock	Lübeck	8 500	100	68 450	2	10. Juli 1646
11. Juni 1646	Venedig	de Roemer	Franck Cornelissen t'Kindt	Amsterdam	18 000	140	97 595	43	7. Sept. 1646
14. Juni 1646	Venedig	St. Jan	Cornelis Harmenssen	Amsterdam	12 000	180	81 805	37	2. Okt. 1646
20. Juni 1646	Mittelmeer	den Coopman van Livorno	Robbert Parcker	London	16 000	100	61 840	3	3. Juli 1646
21. Juni 1646	Mittelmeer	de Luypart	Thomas Clarik[3]	London	14 000	130	82 450	7	3. Juli 1646
19. Juli 1646	Mittelmeer	de Schaepherder	Jan Dirckssen Canter	Amsterdam	14 000	—	73 465	23	27. Nov. 1646

[1] In der 14. Lastgeldrechnung wird Malaga als Abgangshafen des Schiffes bezeichnet.
[2] In der 14. Lastgeldrechnung = Malaga.
[3] In der 14. Lastgeldrechnung = Clerq.

Datum der Heimkehr	Abgangsort	Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der für Amsterdam bestimmten Ladung (in Gulden)	Zahl der Empfänger	Datum der Registrierung
25. Juli 1646	Livorno	de Maria	Jan Voys[1]	London	18 000	150	187 730	41	12. Sept. 1646
10. Aug. 1646	Malaga	St. Jan Batista	Adriaen Voesselman[2]	Hamburg	5 000	50	32 445	13	6. Sept. 1646
27. Aug. 1646	Mittelmeer	de Jonas	Harper Cornelissen	Hoorn	18 000	—	68 155	23	26. Okt. 1646
29. Aug. 1646	Mittelmeer	de Propheet Samuel	Jacob Janssen	Oostzaan[3]	15 000	160	61 085	40	18. Dez. 1646
21. Sept. 1646	Venedig	't Groene Veldt	Henry Paulssen	London	12 000	100	55 770	9	6. Okt. 1646
9. Okt. 1646	Marseille	de Kleene Speramonde[4]	Adriaen Bras	Hoorn	5 000	—	34 705	16	21. Nov. 1646
15. Okt. 1646	Mittelmeer	—	Pieter Janssen Blocker[5]	Hoorn	—	—	131 415	51	6. Dez. 1646

[1] Wahrscheinlich handelt es sich um denselben Schiffer, der in der 14. Lastgeldrechnung als Jean Wkyts eingetragen ist.

[2] In der 14. Lastgeldrechnung = Wesselman.

[3] Oostzaan: Östlich von Zaandam.

[4] Vermutlich ein Schreib- oder Hörfehler. Das Schiff hieß wahrscheinlich „Sphera Mundi", ein Name, der ziemlich häufig vorkommt.

[5] Die Schiffsgebühr wurde in Hoorn bezahlt, daher fehlt auch die Wertangabe des Fahrzeuges.

Datum der Heimkehr	Abgangsort	Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der für Amsterdam bestimmten Ladung (in Gulden)	Zahl der Empfänger	Datum der Registrierung
23. Okt. 1646	Livorno	den Coninck Davit	Frans Pietttersen	Nederveen[1]	12 000	150	81 860	27	21. März 1647
25. Okt. 1646	Mittelmeer	de Beverwyck	Jan Claassen	Broek (in't Waterland)[2]	10 000	—	46 640	11	12. April 1647
19. Nov. 1646	Malaga	de Charitas	Jochem Haveman[3]	Hamburg	4 000	70	27 770	6	8. Dez. 1646
19. Nov. 1646	Malaga	St. Pieter	Jacob Schoemaker	Hamburg	3 500	60	25 530	5	15. Dez. 1646
19. Nov. 1646	Malaga	t'Huys te Liesvelt	Harcke Pietttersen	Amsterdam	10 000	100	42 065	7	20. Dez. 1646
22. Nov. 1646	Malaga	St. Jan Batista	Jan Borstel	Hamburg	4 500	70	32 650	9	28. März 1647
23. Nov. 1646	Malaga	de Hoop[4]	Dirck Heytman	Hamburg	7 500	90(?)	80 500	2	21. März 1647

[1] Nederveen?: In van der Aas, Aardrykskundig Woordenboek wird nur ein Dorf Nederveen-Capelle in Nordbrabant, zwischen Gertruidenberg und s'Hertogenbosch erwähnt.
[2] Broek: 9 Kil. nordöstlich von Amsterdam.
[3] 14. Lastgeldrechnung = Harmansz.
[4] In der 14. Lastgeldrechnung heißt das Schiff „de Lieffde".

Datum der Heimkehr	Abgangsort	Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der für Amsterdam bestimmten Ladung (in Gulden)	Zahl der Empfänger	Datum der Registrierung
23. Nov. 1646	Malaga	St. Antony[1]	Theunis Marcussen	Hamburg	7 000	80(?)	37 020	8	28. März 1647
23. Nov. 1646	Malaga	de Lieffde	Hans Piettersen	Hamburg	6 000	80	35 105	5	16. April 1647
24. Nov. 1646	Malaga	de Hoop	JanMeynertssen	Hamburg	8 000	—	45 620	10	18. April 1647
28. Nov. 1646	Malaga	den Pellecaen	Claas Richterssen[2]	Hamburg	7 500	100	29 000	1	27. Dez. 1646
1. Dez. 1646	Mittelmeer	de Swaan	Albert Pietersen Deucht	Enkhuizen	14 000	180	51 115	21	29. April 1647
3. Dez. 1646	Mittelmeer	de Jeronimo	Meyndert Janssen Schellinger	Medemblik	17 000	—	76 315	16	23. März 1647
3. Dez. 1646	Marseille	de Gedion	Hendrick Steenblinck	Hamburg	14 000	130	40 875	28	25. März 1647
9. Jan. 1647	Malaga	de Haen	Hendrick Evertssen Croeger	Stavoren	6 000	—	33 255	4	23. März 1647

[1] In der 14. Lastgeldrechnung trägt das Fahrzeug den Namen „St. Joryaen".
[2] 14. Lastgeldrechnung = Claes Richersz.

Datum der Heimkehr	Abgangsort	Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der für Amsterdam bestimmten Ladung (in Gulden)	Zahl der Empfänger	Datum der Registrierung
9. Jan. 1647	Malaga	St. Jan Batista	Bartel Janssen	Hamburg	4 500	70	38 025	15	5. April 1647
10. Jan. 1647	Malaga	St. Jan Batista	Pieter Barckhan[1]	Lübeck	5 000	60	27 285	4	18. März 1647
16. März 1647	Marseille	de Lieffde	Frerick Willemssen	Enkhuizen	10 000	130	43 105	21	29. April 1647
13. April 1647	Mittelmeer	de Cristen	Michiel Flips[2]	London	16 000	100	57 750	2	25. April 1647
In Summa:		39 Schiffe			410 500		2 349 701		

[1] 14. Lastgeldrechnung = Barcker.
[2] 14. Lastgeldrechnung = Philipsz. Der Schiffsname: „de Christ".

Ausgegangene Schiffe.

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der in Amsterdam erhaltenen Ladung (in Gulden)	Zahl der Amsterdamer Befrachter
—	Pieter Hensen	—	—	—	700	1
de Jonge Tobyas	Raattje Stobbe[1]	Hamburg (?)	18 000	—	91 880	51
den Engel Raphael	Jochem Martensen	Hamburg	—	150	36 865	30
de Eendracht	Jacob Cornelis Swart	—	16 000	130	39 610	9
de Hoope	Alewijn Hendrichsz Pasmoy[2]	Amsterdam	17 000	140	77 895	37
t' Huys te Liesvelt	Harck Pietersz[3]	Amsterdam	11 000	100	17 265	2
St. Joris	Harmen Reyersz[4]	Hoorn	—	—	154 060	65
St. Joseph	Engelbrecht Streephede	—	17 000	180	74 190	19
—	Claas Root	—	—	—	1 050	1

[1] Im Register häufig als Baltje oder Rochen Stoube eingetragen. In der 13. Lastgeldrechnung heißt der Schiffer Rutge Stubbe, in der 14. Lastgeldrechnung Raatge Stobbe, auch trägt das Schiff in den Lastgeldrechnungen den Namen „Santa Maria". Wahrscheinlich handelt es sich hier um ein und dieselbe Person.

[2] Pasmoy verließ Amsterdam am 13. oder 14. August 1646. Presentieboek d. Dir. d. Lev. Handels fol. 25.

[3] In der 13. Lastgeldrechnung wird Marseille als Bestimmungshafen angegeben.

[4] Der Schiffer bezahlte die Schiffsgebühr in Hoorn. Er war 1643 in die Hände der französischer Korsaren geraten, als er eine Ladung Korn von Sizilien nach Genua bringen wollte.

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der in Amsterdam erhaltenen Ladung (in Gulden)	Zahl der Amsterdamer Befrachter
—	Jan Claessen	Broek (in't Waterland)	—	—	5 465	5
de Roos	Heyn Cornelisz Roos[1]	Zuiderwoude	28 000	180	163 680	49
de Propheet Aron	Pieter Claesz Heyn	Durgerdam	20 000	180	68 295	16
den Blaeuwen Engel	Jan Jansz Munt	Hoorn	8 000	—	—	—
St. Jan	Pieter Syvertsz	Oosthuizen[2]	22 000	180	108 100	41
de Witte Haen[3]	Hendrick Evertssen Croeger	Stavoren	6 600	90	2 695	1
de Neptunus	Jacob Douwisz	Terschelling	26 000	180	89 740	81
de Viktoria	Jan Taenner	London	18 000	180	212 015	24
d'Eendracht	Job Eldertsz	—	18 000	—	10 825	4
—	Jacob Pietersz Trompetter	—	—	—	850	1
—	Otto Juriaensz	—	—	—	1 115	1

[1] Über das spätere Schicksal von Schiffer und Fahrzeug vgl. Beilage X. Zuiderwoude: 3 Kil. sso. von Monnikendam.
[2] Oosthuizen: Am Nordende des Vaterlandes, 10 Kil. no. von Edam.
[3] In der Tabelle I = „de Haen".

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Ein-getragene Lasten-zahl	Wert der in Amsterdam erhaltenen Ladung (in Gulden)	Zahl der Amster-damer Be-frachter
de Princesse	Jan Copsz[1]	Hoorn?	84 000	—	91 360	47
—	Barend Claesz Heyn	—	—	—	1 200	1
den Romer	Franck Cornelis t' Kint	Rotterdam	22 000	130	74 220	50
de Meerminne[2]	Hendrick Corsz	Durgerdam	20 000	180	3 575	2
—	Pieter Cornelisz	—	—	—	1 690	1
—	Jan Jacobsz	—	—	—	6 840	2
—	Jan Jansz Portier	—	—	—	5 620	1
—	Heyn Claesz	—	—	—	1 120	1
de Trouwe	Adriaan Tyssen	Veere	18 000	180	18 650	16
—	Pieter Stevensz	—	—	—	1 695	1
—	Cornelis Claesz Heyn	—	—	—	1 400	1
—	Isack Tayler	—	—	—	9 360	1

[1] In der 14. Lastgeldrechnung ist ein Schiffer Jan Coops aus Hoorn eingetragen, dessen Schiff aber den Namen St. Andries führt. Vielleicht handelt es sich auch hier um denselben Seemann.
[2] Das Schiff verunglückte 1647 bei Texel. Vgl. 15. Lastgeldrechnung d. Dir.

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der in Amsterdam erhaltenen Ladung (in Gulden)	Zahl der Amsterdamer Befrachter
—	Pieter Moglivens	—	—	—	2 010	1
St. Jan Battista	Barendt Spranger	—	7 000	—	—	—
St. Jan	Cornelis Harmensz	Amsterdam	—	180	16 485	9
het Wapen van Venetie	Sybrand Jaspersen	—	14 000	—	—	—
—	Symon Cornelisz	—	—	—	60	1
—	Jan Syvertsz	—	—	—	5 800	1
de Gulde Valck[1]	Floris Cornelisz	Graft	22 000	160	22 015	7
—	Barent Spanjart	—	—	—	150	1
St. Pieter	Cornelis Jacobsz Naauoogh	—	18 000	180	400	1
de Jonge Jager	Pieter Harcksz	—	5 000	—	—	—
—	Symon Roos	—	—	—	480	1
t'Wapen van Ceulen	Dirck Symonsz	Amsterdam	16 000	120	16 293	5

[1] Wahrscheinlich dasselbe Schiff, das 1649 Schwefel, Seide und andere Waren von Venedig nach Livorno brachte, bei dieser Gelegenheit von französischen Kapern erbeutet wurde, die es seiner ganzen Ladung beraubten.

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der in Amsterdam erhaltenen Ladung (in Gulden)	Zahl der Amsterdamer Befrachter
—	Jan Pietersz Vos	—	—	—	8 375	8
—	Harper Cornelisz	Hoorn [1]	—	180	39 365	21
de Mars	Evert Pietersz Buys	—	18 000	120	21 560	2
—	Franck Pietersz	—	—	—	2 010	1
de Lieffde	Dirck Cornelisz Gortter	—	9 500	120	29 810	11
—	Gerrit Symensz Taenman oder Taender	Hoorn	—	150	51 105	35
den Salamander	Adriaen Bras	Hoorn	32 000	160	91 885	47
de Lieffde	Cornelis Jansz Poort	—	10 000	100	14 505	1
de Prins	Pieter Taemensz	Hoorn	10 000	80	—	—
—	Jacob Gerritsz	—	—	—	45	1
—	Pieter Symonsz	—	—	—	1 125	1
de Julius Cesar	Heyn Sybrantsz Paelman	Opperdoes [2]	—	180	71 975	32

[1] Lastgeld und Schiffsgebühr wurden in Hoorn entrichtet.
[2] Zwischen Hoorn und Medemblik.

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der in Amsterdam erhaltenen Ladung (in Gulden)	Zahl der Amsterdamer Befrachter
—	Huybert Cornelisz	—	—	—	490	1
St. Maria	Jacob Symensz Taenman oder Taender	Hoorn[1]	—	—	28 340	3
St. Pieter	Pieter Jaspersz	Hoorn	—	—	11 760	2
de Kleyne Speramonde[2]	Jacob Claasz Coopper	Hoorn	6 500	80	15 720	3
—	Heyn (Hendrick) Symonsz	—	—	—	4 700	2
den Eenhoorn	Hendrick Vechtersz[3]	—	22 000	180	46 490	18
—	Albert Cornelisz	—	—	—	445	1
de Propheet Samuel	Jacob Jansz[4]	Oostzaan	18 000	160	46 170	18
—	Cors Cornelisz	—	—	—	1 195	3
St. Jacob	Cornelis Claasz Clamor	—	16 000	120	—	—

[1] Lastgeld und Schiffsgebühr wurden in Hoorn bezahlt, ebenso beim folgenden Schiff.

[2] Vgl. Tabelle I. S. 223 Anmerkung 4.

[3] Dieses Schiff war 1645 mit einer großen Ladung Stückgüter von Livorno abgefahren. Französische Korsaren brachten es auf und erklärten, der Schiffer habe einige Waren in Sizilien geladen. Später (wahrscheinlich noch im gleichen Jahre) gab man das Schiff wieder frei. Vgl. Beilage X.

[4] 1649 erbeuteten französische Kaper das Fahrzeug und beraubten es. Vergl. Beilage X.

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der in Amsterdam erhaltenen Ladung (in Gulden)	Zahl der Amsterdamer Befrachter
de 3 Coningen	Jan Jansz Heck	Hoorn	—	—	37 390	19
—	Jan Jacobsz Heck	—	—	—	5 035	2
—	Jan Symonsz Heck	—	—	—	980	1
t'Huys te Liesvelt	Harcke Pietersz	Amsterdam	12 000	100	16 435	15
—	Claas Cornelisz	—	—	—	27 905	20
St. Franciscus	Pieter Jansz Blocker	Hoorn	—	—	—	—
—	Cornelis Gerritsz	—	—	—	3 900	1
—	Claas Claassen	—	—	—	2 055	2
den Gecroonden Engel	Aris Harmensz	Medemblik	—	150	27 040	22
den Arendt	Arent od. Adriaan Jansz Hologh	Durgerdam	16 000	180	85 675	56
de Vergulde Swaen[1]	Albert Pietersz Deucht	Enkhuizen	16 000	180	84 100	43
de Jeronimo	Meyndert Schellinger	Medemblik	—	—	116 075	53

[1] Tabelle I: „de Swaan".

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der in Amsterdam erhaltenen Ladung (in Gulden)	Zahl der Amsterdamer Befrachter
St. Jeronimus	Jan Jacobsen Coy	—	20 000	180	35 360	7
—	Reynier Jacobsz	—	—	—	88 720	24
—	Alewyn Claasz	—	—	—	240	1
Beverwyck	Daniel Hollaer (Hollart)	Amsterdam	12 000	110	41 555	18
—	Symon Jansz	—	—	—	400	1
—	Willem Rosmayr	—	—	—	4 655	1
—	Daniel Jansz	—	—	—	420	1
—	Reyer Cornelisz	—	—	—	1 200	1
—	Claas Pietersen	—	—	—	1 880	1
de Gerechticheyt[1]	Jacob Jacobsz	Durgerdam	15 000	140	5 560	1
—	Jacob Holthuysen	—	—	—	880	1
St. Jan	Teunis Gerritsz Schuyt	—	8 000	120	—	—
In Summa:	90 Schiffer				2 453 148	

[1] 14. Lastgeldrechnung = Justitia.



3. Ergebnisse der Schiffahrtsstatistik.

Bei einem Vergleich der beiden Tabellen fällt schon äußerlich der starke Unterschied zwischen der Zahl der ein- und ausgefahrenen Schiffer ins Auge. Mag auch das Endresultat der zweiten Liste zweifelhaft sein, mag der eine oder andere Schiffersname einem Hörfehler des Schreibers seine Entstehung verdanken, die Differenz bleibt beträchtlich. Eine ähnliche Erscheinung tritt übrigens auch in den von W. Stieda bearbeiteten Lübecker Schiffahrtsregistern [1]) zutage. Die Verschiedenheit der Schlußziffern läßt sich einmal aus dem ungleichen Verhältnis von Ein- und Ausfuhr ableiten. Wie die Rubriken der Ladungswerte offenbaren, übertraf der Export Amsterdams den Import um 100 000 fl., eine beträchtliche Summe, die den Wert einer stattlichen Warenmenge oder sehr kostbarer Artikel repräsnteierte. Die Überführung dieser Handelsgegenstände konnte unter Umständen eine große Anzahl von Schiffen erfordern. Mitunter genügte aber ein einziges Fahrzeug. Aus der zweiten Tabelle geht zur Evidenz hervor, daß Ladungen im Werte von 100 000 Gulden und darüber durchaus keine Seltenheiten waren.

Sodann käme in Betracht, daß in der Liste der ausgegangenen Segler acht Schiffe registriert sind, die in Amsterdam nur die Schiffsgebühr erlegt, demnach keine Ladung erhalten haben. Es ist nicht unmöglich, daß diese Kauffahrer nachher in anderen holländischen Häfen oder in England befrachtet worden sind. Vielleicht handelt es sich hier auch um Ballastschiffe.

Zur Lösung der Frage reichen aber diese Erklärungen keineswegs aus. Der Schlüssel des Rätsels liegt also an anderer Stelle verborgen.

---

1 Hans. Geschichtsbl.. 1884 p. 77 ff.

Um die Mitte des 17. Jahrhunderts hatten wenig europäische Häfen eine derartige Schiffsfrequenz aufzuweisen wie Amsterdam. Seefahrer aller Nationen fanden hier Tätigkeit und Verdienst, und wer bereits in baltischen, norwegischen oder westdeutschen Küstenplätzen geladen hatte, versäumte nicht, die Stadt am Y auf der Fahrt nach dem Süden anzulaufen, wenn noch Laderaum vorhanden war. Da die Kaufleute ihre Waren auf möglichst viele Schiffe zu verteilen suchten, um sich vor schweren Verlusten zu schützen, herrschte in Amsterdam lebhafte Nachfrage nach Fahrzeugen aller Art. Und offenbar sind die auffallend niedrigen Ladungswerte in der zweiten Tabelle darauf zurückzuführen, daß die betreffenden Schiffer nur einige Frachten im Amsterdamer Hafen erhielten.

Das Prinzip der Warenverteilung war im Mittelmeergebiet viel schwerer durchzusetzen, weil sich die Schiffahrt auf keiner der südlichen Reeden — vielleicht mit Ausnahme von Livorno — so konzentrierte. Wie häufig mußten die Faktoren, wenn große Warenmengen zur Verladung kamen, zu fremden Kauffahrern ihre Zuflucht nehmen. Erschien eine niederländische Handelsflotte beispielsweise in der Stärke von zwanzig Segeln vor Venedig oder Genua, und war das Geschäft dort flau, so hatten die Schiffer oft monatelang zu warten, ehe sie Rückfrachten erhielten. Zudem kehrte gewöhnlich nur ein Teil der ausgefahrenen Schiffer sofort nach der Heimat zurück. Die übrigen machten Reisen für südländische Kaufleute, fuhren nach französischen und englischen Häfen oder segelten vom Mittelmeer direkt nach dem Sund. Wenn daher die Statistik der ein- und ausgefahrenen Straatfahrer starke Unterschiede zeigt, so ist der Grund dafür in den eben angeführten Verhältnissen zu suchen.

Von den 39 im Einfuhrregister verzeichneten Schiffen gehörten:

20 nach den Niederlanden,
11 nach Hamburg,
2 nach Lübeck,
6 nach London.

In anderem Zusammenhange haben wir bereits betont, daß an der Amsterdamer Mittelmeerschiffahrt die nordholländischen Städte und Dörfer hervorragenden Anteil nahmen[1]. Auch 1646/47 war, wie die Tabellen lehren, nur ein kleiner Prozentsatz der Straatfahrer in der Stadt am Y beheimatet. Die erste Liste gibt uns genaue Auskunft über den Heimatsort jedes einzelnen Schiffers, die zweite nur hie und da, aber selbst diese dürftigen, den Lastgeldrechnungen größtenteils entnommenen Notizen lassen das Überwiegen der nordholländischen Reederei deutlich erkennen. Unter den heimgekehrten niederländischen Kauffahrern befanden sich:

6	Segler	aus	Amsterdam	Nordholland,
3	„	„	Hoorn	
2	„	„	Durgerdam	
2	„	„	Enkhuizen	
1	„	„	Broek (int Waterland)	
1	„	„	Graft	
1	„	„	Medemblik	
1	„	„	Oostzaan	

sowie

1	„	„	Nederveen,
1	„	„	Stavoren,
1	„	„	Veere.

In der zweiten Tabelle konnten wir den Heimatsort von 35 Schiffern nachweisen.

Davon waren:

6	aus	Amsterdam	Nordholland,
12	„	Hoorn	
4	„	Durgerdam	
2	„	Medemblick	
1	„	Broek	
1	„	Enkhuizen	
1	„	Graft	
1	„	Oosthuizen	
1	„	Oostzaan	
1	„	Opperdoes	
1	„	Zuiderwoude	

[1] Siehe Seite 189.

sowie

1 aus Rotterdam,
1 „ Stavoren,
1 „ Terschelling,
1 „ Veere.

17 der in der ersten Tabelle genannten Schiffe kehren in der zweiten wieder. Diese Fahrzeuge segelten also, nachdem sie in Amsterdam gelöscht und neue Ladung erhalten hatten, wieder nach dem Mittelmeer aus.

Gerade ein Drittel der 1646/47 im Y eingetroffenen Straatfahrer bestand aus hansischen Schiffen. Ein Faktum, das für die Geschichte der deutschen Seeschiffahrt von nicht geringer Bedeutung ist. Denn es zeigt uns von neuem, daß nach dem Niedergang der Hanse Amsterdam der Platz geworden war, „wo der deutsche Seefahrer Erwerb und Beschäftigung suchte“ [1]). Merkwürdigerweise wird bei allen im Einfuhrregister verzeichneten Hamburger Seglern Malaga als Abgangshafen genannt. Auch löschen diese Schiffe Waren, die ihren spanischen Ursprung nicht verleugnen können. Wir haben darin selbstverständlich keine zufällige Erscheinung zu sehen. Den Hansen standen die Häfen Spaniens und Portugals offen, sie konnten hier unter eigener Flagge frei ein- und ausfahren und daher den holländischen Kaufleuten vortreffliche Dienste leisten. Es wurde erwähnt, daß ein großer Teil des iberischen Handels während der Kriegsjahre mit hansischer Hilfe betrieben ward. Freilich hinderten die Handelsverbote auch niederländische Schiffe nicht, sich mit Todesverachtung in die Höhle des Löwen zu wagen. So hatten zwei der im Einfuhrregister eingetragenen holländischen Fahrzeuge Rückfrachten in Malaga erhalten, während bei anderen aus der „straat“ gekommenen Schiffen einzelne der gelöschten Waren auf Besuch spanischer Häfen schließen lassen. Allerdings war 1646 und 47 der Zugang zu den Reeden Iberiens nicht mehr so schwierig wie in den zwanziger und dreißiger Jahren, wo niederländische Schiffer, Reeder und Befrachter bei derartigen Unter-

[1]) D. Schäfer, Marine-Rundschau 1905, Heft 11, p. 1366.

nehmungen das größte Risiko liefen. Im allgemeinen aber benutzten die vorsichtigen Amsterdamer Kaufleute lieber hansische Segler, wenn es galt, Waren nach Spanien zu versenden oder von dort zu beziehen. Freilich mußten auch die deutschen Seeleute oft genug die bittere Erfahrung machen, daß auf spanische Zugeständnisse kein Verlaß war[1].)

Seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts standen die Hansen in direkten Beziehungen zu Spanien und Portugal[2]). Dieser Verkehr gewann an Bedeutung, als Philipp II. im Verlauf des flandrischen Krieges Repressalien gegen die Niederländer ergriff und ihnen Lissabon verschloß. Aus den Maßnahmen des Königs zog Hamburg den größten Vorteil. Ernst Baasch hat nachgewiesen, daß noch im Jahre 1625 die Fahrt nach Iberien ein Fünftel des hamburgischen Gesamtverkehrs ausmachte. Die Hamburger Schiffsliste von 1647 führt allein 65 Kauffahrer an, die von der Elbe nach dem Südwesten Europas segelten[3]). Leider wissen wir nicht, wie viele dieser Fahrzeuge Amsterdam berührt und hier für Spanien bestimmte Güter geladen haben.

Der Registereintrag „von Malaga gekommen" darf uns keineswegs zu der Annahme verleiten, als hätten die Hamburger Segler andere Häfen der iberischen Halbinsel überhaupt nicht angelaufen. Wir brauchen nur einen Blick in die Schifferbücher

---

¹) Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1897, p. 13.

²) Der hansische Verkehr mit Spanien und Portugal bedarf noch eingehender Untersuchung. Wichtige Hinweise finden sich u. a. bei:

E. Baasch, Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel.

Burmeister, Beiträge zur Geschichte Europas im 16. Jahrh. aus den Archiven d. Hansestädte 1843, p. 130.

E. Kestner, Danzigs Handel mit Portugal, ferner: Die Handelsverbindungen der Hanse, speziell Danzigs mit Spanien und Portugal seit 1583. Zeitschr. d. westpreuß. Geschichtsvereins I. p. 97 ff., V. p. 1 ff.

Naudé, Getreidehandelspolitik d. europ. Staaten, p. 305 ff.

Reichard, Die maritime Politik der Habsburger im 17. Jahrh., p. 64 ff.

D. Schäfer, Die deutsche Hanse (Monogr. z. Weltgesch.) XIX. p. 129.

Derselbe, Deutschland zur See, p. 15 f.

³) Hamburgs Seeschiffahrt, p. 31.

zu werfen, um zu erkennen, wie lebhaft hamburgische Kauffahrer Cadiz, San Lucar, Setubal, Lissabon, Oporto, Vianna und San Sebastian frequentierten[1]. Wahrscheinlich ist Malaga Endziel der Fahrt oder Hauptladeort gewesen. Auch die holländischen und englischen Schiffe, die 1646/47 von Venedig, Livorno und Marseille nach Amsterdam gefahren sind, werden die Reise in dem einen oder anderen Mittelmeerhafen unterbrochen haben. Mit Sicherheit können wir es von denjenigen Fahrzeugen annehmen, hinter deren Namen das Vermerk „gecomen uijt de straat" oder „naar de straat" eingetragen ist. Es wäre doch seltsam, wenn kein holländischer Schiffer in Genua Rückfrachten genommen hätte!

Von den Schiffsnamen und der Schiffsgröße ist an anderer Stelle bereits die Rede gewesen[2]. Da die Angaben des Registers unsere Wahrnehmungen im wesentlichen bestätigen, haben wir weitere Erklärungen nicht mehr hinzuzufügen. Wichtiger sind die in der Handschrift mitgeteilten Schiffswerte, die uns gegenüber den willkürlichen und phantastischen Schätzungen jener Tage auf festen Boden setzen und im allgemeinen als zuverlässige Notierungen angesehen werden dürfen. Einige Schiffer deklarierten freilich immer unter dem Werte, um einen Teil der Gebühren zu sparen. Denn den Schiffszoll zahlte, wie das Register ausweist, der Kapitän, der ihn später wohl mit der Reederei verrechnete. Die in unseren Tabellen vorliegenden Schiffswerte schwanken zwischen 34 000 und 4000 fl. Daß für die Wertfestsetzung die Größe des Fahrzeuges allein nicht maßgebend war, sehen wir aus einem Vergleich der Wert- und Lastenziffern. Auch andere Faktoren, Alter, Seetüchtigkeit, Ansehen und Bewaffnung des Seglers sprachen bei der Schätzung ein gewichtiges Wort mit[3].

---

[1]) Hamburgs Seeschiffahrt, p. 31, 37. Auch drei Hamburger Schiffe, die im Jahre 1646 durch den Sund gingen, hatten in Cadiz geladen. Vgl. Sundzollregister I. Schiffahrtstabellen p. 343, 345.

[2]) Vgl. S. 207 ff.

[3]) W. Stieda, Revaler Zollbücher, Einleitung p. LXVII.



Wenn der Wert eines in beiden Tabellen genannten Schiffes bei der Ausfahrt erheblich höher als bei der Heimkehr angegeben ist, so hängt das mit der Verproviantierung und Neuausrüstung des Fahrzeuges zusammen, die nach jeder Reise erfolgte[1]. Einzelne Kauffahrer waren durch Sturm und Wetter beschädigt oder leck geworden, andere hatten schwere Kämpfe mit Piraten zu bestehen gehabt, bei den dritten mußten Masten ersetzt und die Takelage ausgebessert werden.

Auch die Dauer der Winterlage[2] von 1646/47 läßt sich nach dem Register ungefähr berechnen. Sie währte von etwa Mitte Januar bis Mitte März. Am 9. Januar 1647 erschienen noch zwei Straatfahrer auf der Amsterdamer Reede, am folgenden Tage kam der Lübecker Segler St. Jan Batista als letztes Schiff, und schon am 16. März kehrte der erste Kauffahrer heim, der im Süden überwintert hatte. Leider können wir, wie gesagt, die Abfahrtstage der ausgegangenen Schiffe nicht mehr feststellen, aber die Daten der Wareneintragungen, die mit dem 28. Januar aufhören und am 11. März wieder beginnen, geben uns immerhin Anhaltspunkte, die Länge der Winterruhe zu erkennen.

---

1) Joh. Tjassens, Zeepolitie d. ver. Nederlande, p. 10f.
2) Vgl. auch S. 205f.

4. Die Warentabellen.

(s. S. 242.)

Im Bestimmungshafen **Amsterdam** eingetroffen:

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	**Gebinde und Maße**	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
„aeckers“[1]	Venedig	1 Packen				550	
Alaun	Livorno Mittelmeer	67 Säcke 67 Säcke	 **14 Fässer** **14 Fässer**		20 350 16 000 36 350	1 830 1 440 3 270	}1 Pfd. = ca. 0,09
Amalgam	Mittelmeer		**4 Fässer**		3 000	150	1 Pfd. = 0,05
Anchovis	Malaga Mittelmeer Venedig		**110 Fäßchen** **50 „** **4 Tönnchen** **160 Fäßchen** **4 Tönnchen**			330 150 10 490	}1 Fäßch. = 3,— 1 Tönn. = 2,50

[1] **„aeckers“ = akeren. Das Wort hat zwei Bedeutungen: 1. Eichel, 2. Eimer oder Gefäß, um Wasser darin zu kochen. Da nicht anzunehmen ist, daß Eicheln aus dem Mittelmeergebiete eingeführt wurden, kann es sich hier nur um Kessel handeln, die man aus Kupfer oder Messing herstellte. Noch heutigen Tages sind derartige „akeren“ beliebte Prunkgegenstände in Amsterdamer Häusern.**

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Anis	Livorno	52 Ballen			17 400	2 960	1 Pfd. = ca. 0,17
	Marseille	26 "			5 200	885	
	Mittelmeer	664 " 80 Säcke			144 250	24 545	
	Venedig	553 Ballen 66 Säcke			112 550	19 135	
		1295 Ballen 146 Säcke			279 400	47 525	
Armoisin s. Seidenstoffe a)							
Atlas s. Seidenstoffe b)							
Baumwolle	Livorno	205 Ballen 66 Säcke			55 825 [1]	17 855	1 Pfd. = ca. 0,25
	Marseille	44 Ballen			9 470	2 370	
	Mittelmeer	92 " 34 Säcke			32 950	8 240	
		341 Ballen 100 Säcke			98 245	28 465	

[1] Bei einem Posten fehlt die Gewichtsangabe.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Baumwollgarn siehe Garn a) see yarn							
Bergkristall rock crystal	Mittelmeer	1 Kistchen				360	
„Besaen" siehe Leder a) see leather							
Bilder pictures	Livorno Mittelmeer Venedig	2 Kisten 5 „ 2 „ 9 Kisten				550 1 240 1 200 2 990	
Branntwein brandy	Livorno Majorka Mittelmeer		8 Bot. (500 Viert.) 18 Stückfässer 3 „ (160 Viert.) 11 „ (400 „) 8 Boten 32 Stückfässer (1060 Viertel)			1 400 1 260 450 1 120 4 230	1 Bote = 175,— 1 Stückf. = 70,— 1 „ = 150,— 1 „ = ca. 102,— 1 Viertel = ca. 2,80
Bücher	Livorno Mittelmeer	1 Kiste 7 Ballen				150	

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Bücher (Fortsetzung)	Mittelmeer Venedig	3 Packen 2 Kisten 2 Kisten[1] 7 Ballen 5 Kisten 3 Packen				1 025 270 1 445	
Cassia fistula[2] fruit laxative	Livorno	5 Kisten			1 100	660	1 Pfd. = 0,60
Citronen s. Südfrüchte a) see S. fruit							
Drillich s. Kamelot usw. a)							
Drogen chemicals	Livorno Marseille	15 Ballen 419 „ [3] 30 Kisten	5 Fässer			3 020 8 170	

[1] Außerdem befanden sich Bücher in einer Kiste, die vorwiegend Korallen enthielt. Vgl. Artikel: Korallen.

[2] Der Fruchtbrei der in Ostindien und Ägypten heimischen Röhrenkassie wurde damals sehr viel als leichtes Purgiermittel verwandt. Siehe auch W. Heyd, Levantehandel II. p. 644 f.

[3] 10 Ballen enthielten Prünellen, deren Wert aber im Register b. Drog. mitverrechnet ist. Vgl. Art.: Prünellen.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Drogen (Fortsetzung)	Mittelmeer	29 Kisten 14 Packen 5 Körbe 3 Säcke 2 Ballen 1 Partie 1 Bündel	57 Fässer			11 986	
	Venedig	136 Ballen [1] 20 Kisten 1 Partie	58 "	13		14 670	
		572 Ballen 79 Kisten 14 Packen 5 Körbe 3 Säcke 2 Partien 1 Bündel	120 Fässer	13		37 846	
Farben a) Operment [2]	Venedig	50 Kisten				4 200	
Farben b) Zinnober	Venedig		1 Faß		180	235	1 Pfd.=ca. 1,30
Farben c) Ohne Bezeichnung	Venedig	4 Kisten				420	

[1] Darunter 7 Ballen Prünellen, deren Wert man bei Drogen mitverrechnet hat. Siehe ferner Art. Gläser.

[2] Ein aus Schwefel und Arsenik zusammengesetztes Mineral. Dasselbe kommt in Ungarn, in der Walachei, Böhmen, Tirol, Bosnien sowie in Persien und China vor und wird in der Malerei als gelbe Farbe verwandt. Auch Rauschgelb und Auripigment genannt. Vgl. darüber W. Stieda, Hansisch-venetianische Handelsbezieh. p. 101 f.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Felle furs	Livorno	2 Ballen				400	
	Mittelmeer	1 „				200	
		3 Ballen				600	
Fisetholz [1] hungarian yellow wood	Mittelmeer				34 300	1 375	1 Pfd. = 0,04
	Venedig				29 000	1 160	
					63 300	2 535	
Fliesen (aus Marmor) marble sand	Mittelmeer	1 Partie				3 000	
Galläpfel crab apples	Livorno	115 Ballen			29 000	5 800	1 Pfd. = 0,20
	Marseille	151 „			38 250	7 650	
	Venedig	67 „			17 060	3 620	1 Pfd. = ca. 0,212
		333 Ballen			84 310	17 070	
Garn yarn { **a) Baumwollgarn** cotton	Livorno	7 Ballen			2 200	2 200	1 Pfd. = 1,—
	Marseille	20 „			4 100	4 100	
	Mittelmeer	$11^1/_2$ „			5 600	5 600	
	Venedig	10 „			1 500 [2]	3 975	
		$48^1/_2$ Ballen			14 000	15 875	

[1] Ungarisches Gelbholz. Es stammt von dem in Südeuropa wild wachsenden Perückenbaum und dient zum Gelbfärben von Leder und Wolle.

[2] 2 Gewichtsangaben fehlen.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Garn b) Verschiedene Sorten (assorted types)	Livorno	108 Ballen			22 495	58 725	1 Pfd. = ca. 2,61
	Marseille	1 „			350	800	1 „ = „ 2,285
	Mittelmeer	71 „			26 610	36 180	1 „ = „ 1,80
	Venedig	3 „			1 800	3 400	1 „ = „ 1,89
		183 Ballen			51 255	99 105	
Garn c) Webegarn (weaving yarn)	Livorno	4 Ballen				6 000	
Gartensamen (garden seed)	Marseille	8 Ballen[1]				750	
	Mittelmeer	2 Kisten	2 Fässer			195	
	Venedig	2 „				140	
		8 Ballen 4 Kisten	2 Fässer			1 085	
Gläser (glass)	Mittelmeer	18 Kisten 1 Partie				975	
	Venedig	17 Kisten[2]				2 075	
		30 Kisten 1 Partie				3 050	

[1] Dazu kommen noch 13 Ballen, die im Register bei Rosmarin verrechnet sind. Siehe Artikel Rosmarin.

[2] Bei zwei Posten fehlt die Wertangabe. Man hat den Wert dieser Gläser einmal bei Paternostern, das zweite Mal bei Drogen verrechnet. Vgl. beide Artikel.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Grünspan [1] verdigris	Marseille Venedig	 2 Ballen 2 Ballen		4 „brooden“ 4 „brooden“		750 400 1 150	
Hartstein [2] stepping stone	Livorno Venedig	3 Partien 1 „ 4 Partien				7 110 2 400 9 510	
Holzkisten wooden crates	Venedig			1		50	
Honig honey	Marseille		150½ Fässer		15 300	1 535	1 Pfd. = ca. 0,10
Ingwer ginger	Venedig	52 Ballen			11 500	3 450	1 Pfd. = 0,30
Kamelot u. Leinenstoffe [3] I textiles a) Drillich	Mittelmeer Venedig	1 Packen 1 „ 2 Packen		166 60 226		4 430 1 900 6 330	

[1] Vgl. über Grünspan auch W. Stieda. Hansisch- venez. Handelsbez., p. 106 f. Unter „brooden“ ist wohl eine bestimmte Form zu verstehen.

[2] Hartstein = ein blaugrauer Quaderstein, der in Holland noch heute beim Bau großer Häuser für Außentreppen (stoepen) benutzt sowie zur Anfertigung von Leichensteinen verwandt wird. Auch die Giebel alter Häuser sind vielfach aus Quadersteinen gebaut.

[3] Die drei unter dieser Rubrik vereinigten Stoffe konnten nicht getrennt werden, da für einen großen Teil derselben nur Gesamtwerte angegeben sind. Vgl. Kamelot und Leinenstoffe II.

Waren		Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Kamelot- und Leinenstoffe I Fortsetzung	b) Kamelot (türkisches „greyn“)	Marseille	1 Ballen		40		750	
		Mittelmeer	6 „ 5 Packen 1 Kiste		530		8 900	
		Venedig	7 Packen 5 Ballen 1 Kiste		1 390		20 970	
			12 Ballen 12 Packen 2 Kisten		1 960		30 620	
	c) „magayers“ [1]	Livorno	5 Packen 2 Ballen		388		6 600	
		Mittelmeer	4 Packen 2 Tafeln 1 Ballen		606		10 860	
		Venedig	2 Packen		120		1 800	
			11 Packen 8 Ballen 2 Tafeln		1 114		19 260	

[1] „magayers“ (magagiers, magagers) = grobe Sackleinwand. Vgl. „macheyr“: Schmoller, Straßburger Tucher- und Weberzunft. (Glossar.)

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Kamelot und Leinenstoffe II	Mittelmeer	21 Packen 2 Ballen		696 Kamelot 237 ‚magay.' 182 Drillich		24 075	
	Venedig	1 Packen [1]		405 „ 318 Kamelot 194 ‚magay.'		22 500	
		22 Packen 2 Ballen		1014 Kamelot 587 Drillich 431 ‚magay.'		4[illegible] 575	
Kappern capers	Livorno Marseille Mittelmeer		20 Quart $123^1/_2$ „ 10 „			500 3 090 250	1 Quart = 25,—
			$153^1/_2$ Quart			3 840	
Kleider clothing	Mittelmeer	1 Koffer				300	
Korallen corals a) Gewöhnliche	Mittelmeer Venedig	15 Kisten 11 „ [2]	5 Fässer			4 480 3 930	
		26 Kisten	5 Fässer			8 410	
Korallen b) Glaskorallen	Mittelmeer Venedig	7 Kisten 3 „				2 200 810	
		10 Kisten				3 010	

[1] Weitere Verpackungsangaben fehlen.
[2] In einer Kiste befanden sich außerdem Bücher, in einer anderen Spiegel, vgl. beide Artikel.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Korduan s. Leder b)							
Korinthen s. Südfr. b)							
Kramwaren retail trade small wares	Livorno	2 Kisten				300	
	Mittelmeer	1 Kiste 1 Partie				450	
	Venedig	4 Kisten 1 Partie	2 kl. Tonnen			1 120	
		7 Kisten 2 Partien	2 kl. Tonnen			1 870	
Kümmel caraway seed	Marseille	257 Ballen 97 Säcke			66 080	11 890	1 Pfd. = ca. 0,18
	Mittelmeer	12 Ballen 12 Säcke			3 360	605	
	Venedig	98 Ballen			18 250	3 275	
		367 Ballen 109 Säcke			87 690	15 770	
Lattichsamen lettuce seeds	Mittelmeer		1 Faß			60	
Leder leather a) „**Besaen**"[1]	Mittelmeer	1 Kiste		$16^1/_2$ Dutzend		210	
b) **Korduan**	Venedig	3 Ballen			760	1 140	1 Pfd. = 1,50
c) **Spanisch. Leder**	Mittelmeer			22 Dutzend	410	615	1 Pfd. = 1,50
	Venedig	1 Kiste		$14^1/_2$ Dutzend		285	
		1 Kiste		$36^1/_2$ Dutzend	410	900	

[1] Besaen = rotes Leder, eine Art Korduan oder Saffian. Auch „rodeloose" genannt. Vgl. W. Stieda, Hans. venet. Handelsbez. p. 113. Artikel „Rotlosch".

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Leinsamen	Mittelmeer Venedig		9½ Last 10 kl. Tonnen 12 " " 9½ Last 22 kl. Tonnen			1 710 75 90 1 875	1 Last = 180,— 1 kl. Tonne = 7,50
„magayers“ s. Kamelot usw. c)							
Malvasier s. Weine a)							
Mandeln s. Südfrüchte c)							
Marmor	Livorno	1 Partie				750	
Möbel	Mittelmeer	2 Kisten				205	
Obstbäumchen	Venedig	1 Kiste				60	
Ochsenhörner	Malaga			1 000		60	1 Horn = 0,06
Öl	Majorka Malaga Marseille Mittelmeer Venedig		400 Pipen 90 " 20 " 1630 " 22 " 2162 Pipen			68 000 15 300 3 400 277 100 3 740 367 540	1 Pipe = 170,—

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Operment s. Farben a)							
Orangen s. Südfrüchte d)							
Papier (Paper)	Livorno	1 Kiste	36 Ries			70	1 Ries = 2,—
	Marseille	3 Ballen	60 „			120	
	Mittelmeer	5 „ } 2 Kisten }	324 „			650	
	Venedig	10 Packen	240 „			480	
		10 Packen 8 Ballen 3 Kisten	660 Ries			1 320	
Parmesankäse (parmesancheese)	Marseille	6 Kisten			700	350	1 Pfd. = 0,50
	Mittelmeer				60	30	
	Venedig	1 Kiste			120	60	
		7 Kisten			880	440	
Paternoster (gläserne)[1] (Lord's prayer (glass))	Mittelmeer	16 Kisten	9 Fässer			5 340	
	Venedig	9 „	2 „			2 890	
		25 Kisten	11 Fässer			8 230	

[1] Vgl. Artikel: Gläser.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Pelzwerk fur work	Livorno Mittelmeer Venedig	8 Ballen 8 „ 4 „ 20 Ballen				2 000 1 500 480 3 980	
Pinienkerne pine cones	Venedig		6 Fässer			300	
Pistazien s. Südfrüchte e)							
Prünellen s. Südfrüchte f)							
Quecksilber mercury	Mittelmeer Venedig	230 Kisten 150 „ 380 Kisten			32 500 22 550 55 050	42 250 29 315 71 565	1 Pfd. = 1,30
Reis rice	Livorno Mittelmeer Venedig	401 Ballen 8 650 „ 300 Säcke 4 779 Ballen 630 Säcke 8 830 Ballen 930 Säcke			54 800 1 005 910 1 473 350 2 534 060	6 575 120 710 178 135 305 420	1 Pfd. = ca. 0,12

Waren		Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Rohr (spanisches)		Venedig	1 Partie				35	
Rosinen s. Südfr. g)								
Rosmarin		Marseille	223 Ballen[1]				2 675	
Salpeter		Mittelmeer				75 000	4 200	1 Pfd. = 0,056
Sammet s. Seidenst. c)								
Schwämme		Venedig	2 Ballen				880	
Schwefel		Mittelmeer				560 000	29 000	1 Pfd. = 0,05
			7 Kisten				250	
		Venedig				96 000	4 800	1 Pfd. = 0,05
			7 Kisten			656 000	34 050	
Seide (Rohseide)	a)	Livorno	7 Ballen			1 180	14 160	1 Pfd. = 12,—
		Mittelmeer	6 "			1 255	15 060	
		Venedig	13 "			2 890	34 680	
			26 Ballen			5 325	63 900	
	b)	Livorno	43 Ballen			12 195	60 975	1 Pfd. = 5,—
		Marseille	1 "			240	1 200	
		Mittelmeer	44 "			12 970	64 850	
		Venedig	14 "			4 280	21 400	
			102 Ballen			29 685	148 425	

[1] 13 Ballen enthielten, wie erwähnt, Gartensamen.

Waren		Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Seidenstoffe (silk materials)	a) Armoisin[1]	Livorno	1 Kiste		17		3 600	
		Mittelmeer	1 „		14		3 200	
			2 Kisten		31		6 800	
	b) Atlas	Livorno	1 Kiste		6		700	
		Mittelmeer	2 „		19		4 600	
				50 Ellen			100	1 Elle = 2,—
		Venedig	1 „		1		400	
			4 Kisten	50 Ellen	26		5 800	
	c) Sammet	Venedig	1 Kiste		4		1 025	
	d) Taffet	Venedig	1 Kiste		1		150	
Seidentücher (silk cloth)		Livorno	3 Kisten		16		4 100	
		Mittelmeer	6 „		36		8 650	
		Venedig	4 „		27		4 850	
			13 Kisten		79		17 600	
Seife (spanische) (soap Spanish)		Marseille	221 Kisten			54 250	13 565	1 Pfd. = 0,25
		Mittelmeer	44 „			15 200	3 800	
		Venedig	33 „			5 300	1 325	
			288 Kisten			74 750	18 690	
Spiegel (mirrors)		Mittelmeer	25 Kisten				13 335	
		Venedig	22 „ [2]				14 235	
			47 Kisten				27 570	

[1] Ein dünner, taftartiger Stoff.   [2] Vgl. Artikel: Korallen.

Waren		Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Steinbilder		Mittelmeer	1 Kiste				200	
Strümpfe (seidene)		Mittelmeer			160 Paar		1 120	1 Paar = 7,—
		Venedig	1 Packen				50	
			1 Packen		160 Paar		1 170	
Süd-früchte	a) Citronen	Livorno	218 Kisten				1 000	1 Citrone = 0,02
		Malaga			4 000		80	
		Mittelmeer	115 „		25 000		500	
		Venedig	337 „		82 000		1 640	
			670 Kisten		111 000		3 220	
	a₁) Citronen (gesalzene)	Mittelmeer		6 Quart			75	1 Quart = 12,50
	b) Korinthen	Mittelmeer		826 Stückfäss. 686 Quart 67½ Boten		1 116 050	133 930	1 Pfd. = ca. 0,12
		Venedig		769 Stückfäss. 65 Boten 32 Quart		698 720	83 845	
				1595 Stückfäss. 718 Quart 132½ Boten		1 814 770	217 775	

Waren		Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Südfrüchte (Fortsetzung)	c) Mandeln	Malaga		139 Fässer		16 250	8 125	1 Pfd. = 0,50
		Marseille	317 Ballen 25 Körbe			118 350	33 135	1 Pfd. = ca. 0,28
		Mittelmeer		12 „		1 320	370	
		Venedig	206 Ballen			63 360	17 730	
			523 Ballen 25 Körbe	151 Fässer		199 280	59 360	
	c_1) Mandeln (bittere)	Venedig	3 Ballen			975	225	1 Pfd. = ca. 0,23
	c_2) Krachmandeln	Marseille	6 Ballen				300	
	d) Orangen	Malaga			40 000		520	1 Orange = 0,013
	e) Pistazien	Venedig	5 Ballen				750	
	f) Prünellen	Marseille	61 Kisten [1]				3 860	
	g) Rosinen	Malaga	8 050 Körbe	3 337 Fässer		452 660	64 505 56 610	1 Korb = 8,— [2] 1 Pfd. = ca. 0,125
			8 050 Körbe	3 337 Fässer		452 660	121 115	
	g_1) Rosinen (große)	Venedig	1 Ballen			150	20	1 Pfd. = ca. 0,135

[1] Dazu kommen noch die bereits bei Drogen mitgezählten 17 Ballen.

[2] Eigentlich beträgt der Durchschnittspreis nur 6 fl. Die höhere Ziffer ist dadurch entstanden, daß einmal 300 Körbe = 18 000 fl. (also ein Korb = 60 fl.) eingetragen sind. Wahrscheinlich liegt hier ein Versehen vor.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Sumach [1]	**Malaga** **Marseille**	40 Ballen 25 „ 65 Ballen			10 800 7 200 18 000	610 300 910	1 Pfd. = 0,055 1 Pfd. = 0,04
Süßholz	Mittelmeer Venedig				14 500 8 000 22 500	870 480 1 350	} 1 Pfd. = 0,06
Syrup	**Malaga** Mittelmeer		540 Quart 75 „ 615 Quart			18 900 2 625 21 525	} 1 Quart = 35,—
Tafeln (zum Schreiben)	Venedig					500	
Taffet siehe Seidenstoffe d)							
Teppiche (türkische)	Mittelmeer	1 Ballen				600	
Terpentin	Mittelmeer Venedig		19 Fässer 8 „ 27 Fässer		4 200 3 000 7 200	990 600 1 590	1 Pfd. = ca. 0,24 1 Pfd. = ca. 0,20

[1] Auch Schmack genannt. **Dient zum Gerben feiner Ledersorten und als Färbemittel.**

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Töpferwaren	Livorno	5 Kisten				120	
	Mittelmeer	10 „ } 6 Körbchen }				570	
	Venedig	1 Partie				40	
		15 Kisten 6 Körbchen 1 Partie				730	
Trauerflore [1]	Livorno	1 Kiste			130	2 560	1 Pfd. = 19,70
	Mittelmeer	3 „		130		1 200	
					200	2 330	1 Pfd. = ca. 11,65
		4 Kisten		130	330	6 090	
Wasser (wohlriech.)	Venedig	1 Kiste				30	
Weihrauch	Venedig		2 Fässer			410	
Weine a) Malvasier	Marseille		71 Fässer			17 040	1 Faß = 240,—
	Mittelmeer		290 Boten			34 800	1 Bote = 120,—
	Venedig		20 „			2 000	1 „ = 100,—
			310 Boten 71 Fässer			53 840	
Weine b) aus Kandia	Livorno		34 Boten			4 080	} 1 Bote = 120,—
	Mittelmeer		1 „			120	
			35 Boten			4 200	

[1] lampers = lamfers.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Weine (Fortsetzung) e) spanische Weine	Malaga		13 Fässer			2 600	1 Faß = 200,—
			2 345 Pipen			234 500	1 Pipe = 100,—
			1 Anker			10	
	Mittelmeer		32 Pipen			3 200	
			1/2 Bote			50	
	Venedig		3 Anker			25	1 Anker = ca. 8,33
			2 377 Pipen 13 Fässer 1/2 Bote 4 Anker			240 385	
Weinstein tartar	Livorno		20 Fässer		15 800	1 580	1 Pfd. = ca. 0,10
	Mittelmeer	9 Ballen 1 Partie	107 „ 50 Quart		70 710	6 970	
	Venedig	4 Kisten	228 Fässer		91 770	9 175	
		9 Ballen 4 Kisten 1 Partie	355 Fässer 50 Quart		178 280	17 725	

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Wolle wool	Malaga Mittelmeer	221 Ballen 4 Säcke 82 „ 37 Ballen 258 Ballen 86 Säcke				34 120 28 000 62 120	
Wurmkraut[1] worm wood	Mittelmeer		1 Faß			325	
Ziegenhaar goat hair	Mittelmeer	1 Ballen			240	10	1 Pfd. = 0,042
Zinnober s. Farben b)							
Zucker (Moscovade)[2] sugar	Mittelmeer	1 Kiste			350	80	1 Pfd. = ca. 0,23

Wert der Gesamteinfuhr = 2 349 701 fl.

[1] Vgl. darüber W. Stieda, a. a. O. p. 107.
[2] „Moscovade“ bezeichnet noch heute den rohesten Zucker. Vgl. Erklärung und Wortformen bei E. O. v. Lippmann, Geschichte des Zuckers, p. 223 f.

Von **Amsterdam** nach dem **Mittelmeergebiete ausgeführt**:

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Aal siehe Fische a)							
Almagre[1] red chalk	Genua		1 Faß		300	15	1 Pfd. = 0,05
Anker s. Schiffsmaterial a)							
Armolsin siehe Gewebe, Seidenstoffe a)							
Arsenik arsenic	Marseille		8 Fässer			530	
Atlas siehe Gewebe, Seidenstoffe b)							
Barchent siehe Gewebe, Baumwollstoffe a)							

[1] Auch als spanische Roterde bezeichnet, vermutlich Rötel.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Bayen siehe Gewebe, Wollstoffe a)							
„bedde" [1] bed feathers	Mittelmeer		1 Faß			70	
Bettpfannen bed pans	Mittelmeer	1 Kiste		1		10	
Bettzeug bedding	Genua Venedig	1 Partie		2		70 100	
		1 Partie		2		170	
Bilder [2] pictures	Genua Mittelmeer Neapel Venedig	1 Kiste 2 " 1 " 2 " 1 Partie				30 120 150 300	
		6 Kisten 1 Partie				600	
Blätter des Gewürznelkenbaumes siehe Gewürze c)							

[1] Sind darunter Bettfedern zu verstehen?
[2] Außerdem ist einmal für eine Partie Bücher und Bilder ein gemeinsamer Betrag angegeben. Vgl. Artikel: Bücher.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Blech siehe Metallfabrikate a)							
Blei siehe Metalle a)							
Bohnen siehe Hülsenfrüchte a)							
Bombasins siehe Gewebe, Wollstoffe b)							
Borax a) raffinierter	Genua	1 Kiste			250	450	1 Pfd. = 1,80
Borax b) unraffinierter	Venedig		1 Flasche			300	
Borax c) ohne nähere Bezeichnung	Genua	1 Korb			25	55	1 Pfd. = 2,20
	Venedig	5 „	10 Fässer		510	1 015	1 Pfd. = 2,25 / 2,00 / 1,50
		6 Körbe	10 Fässer		535	1 070	

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Bouretten s. Gewebe, Seidenstoffe c)							
Brasilholz s. Farbhölzer a)							
Brasiltabak siehe Tabak a)							
Bücher books	Genua	8 Kisten 3 Partien 2 Ballen 1 Packen				1 095	
	Livorno	4 „ 3 Kisten 3 Ballen				1 085	
	Marseille	1 Kiste				20	
	Mittelmeer	5 Kisten 1 Partie				485[1]	
	Neapel	1 Packen				100	
	Venedig	10 Kisten 7 Ballen 8 Packen				2 390	
		27 Kisten 12 Ballen 9 Packen 4 Partien				5 175	

[1] Eine Partie Bilder miteingerechnet. Vgl. oben.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Butter (holländische) butter	Genua Livorno Marseille Mittelmeer Venedig		2 Viertel 1 " 3 " 3 " 1 Sechszehntel 2 Viertel 11 Viertel 1 Sechszehntel			40 20 60 65 40 225	1 Viertel = 20,— 1 Sechszehntel = 5,—
Campecheholz s. Farbhölzer b)							
„**capeletten**" siehe Gewürze a)							
„**carleen**" siehe Gewebe, Leinen a)							
Changeant siehe **Gewebe** Seidenstoffe d)							

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Cochenille siehe Farbstoffe a)							
Damast siehe Gewebe, Leinen b)							
Dauben für Fässer (schwedische) cask staves	Kandia Marseille Toulon			20,000 11,000 3,500 34,500		1 200 660 210 2 070	1 Daube = 0,06
Dielen s. Schiffsmaterial b)							
Dosen sm bottles	Livorno	1 Partie				10	
Drogen chemicals	Genua	2 Packen 2 Partien 2 Körbe 1 Kiste	8 Stückfässer 3 Fässer			720	
	Livorno	5 Packen 3 Kisten				1 340	

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Dregen (Fortsetzung)	Livorno	1 Ballen	2 Fässer				
	Marseille	8 Kisten 2 Körbe 1 Partie	15 Fässer			1 645	
	Mittelmeer	9 Packen 1 Kiste				1 920	
	Neapel	2 Kisten 1 Korb	6 kl. Tonnen			200	
	Venedig	19 Kisten 8 Körbe 1 Partie	23 Fässer			5 895	
		34 Kisten 16 Packen 8 Körbe 4 Partien 1 Ballen	43 Fässer 8 Stückfässer 6 kl. Tonnen			11 720	
Ebenholz siehe Holz a)							
Eisen siehe Metalle b)							

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Eisendraht siehe Metallfabrikate b)							
Elephantenzähne elephant teeth	Livorno	1 Korb			220	155	1 Pfd. = ca. 0,70
	Malaga			1	40	80	
	Mittelmeer			230	6 450	4 515	
	Venedig	1 "			650	455	
		2 Körbe		231	7 360	5 155	
Erbsen siehe Hülsenfrüchte b)							
Farben colors a) **Mennige**	Marseille		6 kl. Tonnen			150	
Farben b) **ohne nähere Bezeichnung**	Genua	1 kl. Kiste	13 Fässer			460	
	Italien		6 "			210	
	Livorno		9 "			400	
	Marseille	4 Kisten	94 "			1 755	
	Mittelmeer		12 "			760	
	Venedig		16 "			1 470	
		5 Kisten	150 Fässer			5 055	

Waren		Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Farbhölzer	a) Brasilholz	Livorno				2 000	360	1 Pfd = ca. 0,18
		Marseille	14 Packen			8 400	1 510	
		Messina	2 "			7 500	1 350	
		Mittelmeer	9 "			15 800	2 845	
			25 Packen			33 700	6 065	
	b) Campecheholz[1]	Livorno				59 200	5 950	1 Pfd = 0,10
		Marseille				8 000	800	
		Messina				11 000	1 100	
		Mittelmeer				31 000	3 100	
		Venedig				7 200	720	
						116 400	11 670	
	c) Fisetholz	Venedig				3 000	120	1 Pfd = 0,04
	d) Sandelholz[2]	Venedig				10 000	1 200	1 Pfd = 0,12
Farbstoffe	a) Cochenille	Livorno	2 Packen	2 Fässer		440	7 205	1 Pfd. = 18,50; 15,—; 15,40; 19,26; 20,—
		Mittelmeer		1 "		130	2 000	
		Venedig		3 "		620	9 300	
			2 Packen	6 Fässer		1 190	18 505	

[1] Auch Blauholz genannt, es stammt aus Südamerika.
[2] Rotes Farbholz aus Ceylon oder Ostindien, dient zur Woll- und Lederfärberei.

Waren		Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Farbstoffe (Fortsetzung)	b) Indigo	Genua		43 Fässer		9 400	22 560	1 Pfd. = 2,40
		Italien		8 „		940	2 260	
		Livorno		103 „		18 486	41 820	
		Mittelmer		50 „		7 755	18 615	
		Neapel		5 „		850	2 040	
		Venedig		25 „		4 850	11 635	
				234 Fässer		42 281	98 930	
	c) Krapp	Genua		33 Tonnen		8 600	1 375	1 Pfd. = ca. 0,15
		Livorno	3 Ballen	8 „		13 500	2 065	
		Marseille	25 „			22 250	3 155	
			28 Ballen	41 Tonnen		44 350	6 595	
	c₁) gemeiner Krapp	Livorno	17 Ballen			14 620	1 315	1 Pfd. = ca. 0,09
	c₂) kurzer Krapp	Venedig		7 Fässer		7 500	675	1 Pfd. 0,09
	c₃) Mullkrapp[1]	Livorno	30 Ballen			21 500	860	1 Pfd. = 0,04
	c₄) unberaubter Krapp[2]	Genua	10 Ballen			7 500	1 200	1 Pfd. = 0,16

[1] Die billigste Sorte, Staub und Abfall von der geschälten Wurzel.
[2] Beim unberaubten Krapp ist die Krappwurzel mit der Rinde gemahlen.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Farbstoffe (Fortsetzung) c₅) **Röte**	Livorno Mittelmeer Venedig		17 Fässer 2 „ 12 „ 31 Fässer		17 800 2 100 15 100 35 000	2 135 290 1 810 4 235	1 Pfd. = 0,125
d) **Orseille**	Mittelmeer	1 Packen			380	115	1 Pfd. = 0,30
e) **Saflor** [1]	Venedig		18 Fässer			1 570	
Faßholz s. Holz b)							
Federkiele quills	Genua Livorno Mittelmeer Venedig		6 Tonnen 14 „ 20 Tonnen	122 000 179 000 12 000 8 000 50 Dtz. 321 000 50 Dtz.		190 270 20 10 75 [2] 565	1 Taus. = 1,25 / 1,50 / 1,64 / 1,66 1 Dutz. = 1,50

[1] Roter Farbstoff, wurde in der Seidenfärberei und ebenso für Baumwolle verwandt. Vgl. E. Hanausek, Erdmann-Königs Grundriß der allgemeinen Warenkunde 14. Aufl. p. 631.

[2] Hier liegt entweder ein Fehler in der Gewichtsangabe vor oder es handelt sich bei den 50 Dutzend um eine feinere Sorte.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Fisetholz s. Farbhölzer c)							
Fische **a) Aal**	Livorno Venedig		50 Fässer 20 „ 70 Fässer			480 200 680	
Fische **b) Heringe Vollheringe**	Marseille Venedig		2 Lasten 26 „ 28 Lasten			240 3 120 3 360	1 Last = 120,—
Fische **b₁) Hohlheringe**	Mittelmeer Venedig		21 Lasten 2 „ 1 „kinnetje" 23 Lasten 1 „kinnetje"			2 520 240 5 2 765	1 Last = 120,— 1 „kinnetje" = 5,—
Fische **c) gesalzene Fische** (Heringe usw.)	Genua Italien		3 Lasten 40 Tonnen			360 480	1 Last = 120,— 1 Tonne = 12,—

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Masse	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Fische: c) gesalzene Fische (Fortsetzung)	Marseille		2 Lasten			360	1 Last = 180,—
	Venedig		$8^1/_2$ "			1 300	1 " = ca. 153,—
			$13^1/_2$ Lasten			2 500	
			40 Tonnen				
d) Fische bei Island gefangen	Livorno				8 500	660	1 Pfd. = ca. 0,08
e) Rundfische [1]	Venedig		2 Lasten			170	1 Last = 85,—
			24 Tonnen			170	1 Tonne = ca. 7,—
			2 Lasten			340	
			24 Tonnen				
f) Salm (gesalzener)	Genua		20 Schmaltonn.			225 [2]	
			14 halbe kinnetjes			85	1 halbes kinnetje = ca. 6,—
	Livorno		349 Schmaltonn.			9 800	1 Schmalt. = ca. 28,—
	Messina		46 "			1 035	1 " = 22,50
	Neapel		50 "			1 500	1 " = 30,—
	Venedig		$326^1/_4$ "			7 845 [2]	
			$45^1/_2$ Tonnen			1 665	1 Tonne = ca. 36,60
			$791^1/_4$ Schmalt.			21 655	
			$45^1/_2$ Tonnen				
			14 halbe kinnetjes				

[1] Der an der Luft getrocknete Kabeljau.
[2] Im Register ist bei dem ersten Posten der Wert von vier Tonnen, beim zweiten der Wert von zwei Tonnen „eingelegten" Störs mitverrechnet.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Fische g) Schollen (getrocknete)	Venedig	1 Packen		70		150	1 Stück = 2,14
Fische h) Stockfische	Genua		23 Kippen[1]		10 000	600	1 Pfd. = ca. 0,065
	Livorno				12 000	720	
	Mittelmeer		122 "		121 200	8 138	
	Venedig		96 "		48 500	2 910	
			241 Kippen		191 700	12 368	
Fische i) Stör siehe vorige Seite			6 Tonnen				
Flachs (teilweise gehechelt)	Genua	2 Säcke	2 Fässer		800	260	1 Pfd. = { 0,30 / 0,40 }
	Livorno		1 Faß		450	180	1 Pfd. = 0,40
	Mittelmeer		2 Fässer		2 000	200	1 Pfd. = 0,10
	Venedig	2 "			600	180	1 Pfd. = 0,30
		4 Säcke	5 Fässer		3 850	820	
Flaschen	Genua	69 Kisten				1 420	
Fleisch a) geräuchertes	Mittelmeer	1 Kiste				10	

[1] Bezeichnet die Reifen um eine Rolle Stockfische. Bei sehr vielen Eintragungen ist die Zahl der Kippen nicht angegeben.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Fleisch (Fortsetzung) **b) gesalzenes**	Genua		1 Schmaltonne 1/2 Tonne			55	
	Mittelmeer		19 1/2 Tonnen			395	
			20 Tonnen 1 Schmaltonne			450	
Garn (Nähgarn)	Genua Livorno	1 Kiste 2 Ballen	1 kl. Tonne		75 305	65 270	1 Pfd. = ca. 0,87
	Mittelmeer	1 Packen 1 Kiste			290	250	
		2 Kisten 2 Ballen 1 Packen	1 kl. Tonne		670	585	
Getreide **a) Hafer**	Genua		3 Lasten			120	1 Last = 40,—
Getreide **b) Roggen**	Genua Italien Livorno Mittelmeer		107 Lasten 162 „ 350 „ 25 „			10 700 16 200 35 000 2 500	1 Last = 100,—
			644 Lasten			64 400	

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Getreide (Fortsetzung) **c) Weizen**	Genua Livorno Mittelmeer Venedig		966 Lasten 32 " 109 " 2 " 1 109 Lasten			136 640 4 480 15 260 280 156 660	1 Last = 140,—[1]
Gewebe **1. Baumwollstoffe** a) Barchent	Livorno Venedig	2 Ballen 1 Packen 2 Ballen 1 Packen		50 12 62		1 800 380 2 180	
b) Kaffa (Bauernkaffa)	Genua Marseille	1 Packen 1 Kiste 1 Packen 1 Kiste		80 80 160		625 640 1 265	
2. Leinen a) „carleen"[2]	Genua		30 Ellen	6		100	1 Elle = 3,33
b) Damast aus Tournai	Livorno	1 Packen		50		1 200	

[1] Bei einer für Genua bestimmten Partie beträgt der Preis der Last nicht 140, sondern 204 fl.
[2] = karldoek, eine Art von grobem Segeltuch.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe c) deutsches Leinen	Mittelmeer		3000 Ellen			300	1 Elle = 0,10
	Venedig	1 Kiste }	300 „			200	1 „ = 0,66
		1 Packen }	2100 Doppelellen			630	1 Doppelelle = 0,30
		1 Kiste	3300 Ellen			1 130	
		1 Packen	2100 Doppelellen				
d) französisches Leinen	Livorno		100 Ellen			65	1 Elle = 0,65
e) Halbleinen	Italien	1 Kistchen	325 Ellen			200	1 Elle = ca. 0,615
f) holländisches Leinen	Genua	8 Kisten	2 Fässer }	97		4 410	
	Italien		4 „	80		4 000	
	Livorno	4 Kisten 3 Packen	5 „ }	230		9 610	
	Marseille			60		1 800	
	Messina			20		1 050	
	Mittelmeer	4 Packen 3 Trommeln 2 Kisten	7 „ }	313		14 550	
	Neapel		1 „	20		1 000	

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe: f) holländisches Leinen (Fortsetzung)	Venedig	6 Kisten					
		5 Packen		202		8 840[1]	
			4 Fässer				
		20 Kisten	23 Fässer	1 022		45 260	
		12 Packen					
		3 Trommeln					
g) Kammertuch, Cambric „Camerijcxdoeken“[2]	Genua	5 Packen		296		11 120	
		3 Kisten					
			800 Ellen			425	1 Elle = 0,53
	Italien	2 Kisten		50		2 000	
		1 Packen					
	Livorno	14 Kisten		1 055		42 200	
	Malaga			8		320	
	Messina			18		120	
	Mittelmeer	4 Kisten		485		19 400	
		1 Packen					
	Neapel	6 Kisten		425		17 000	
		1 Packen					

[1] Im Register ist hierbei auch der Wert von zwei Kachelöfen mitverrechnet. Vgl. Artikel: Öfen.

[2] Feine Battistleinwand, sie kam ursprünglich aus Cambrai. Ob Kammertuch schon vor 1650 in den nördlichen Niederlanden hergestellt wurde, entzieht sich unserer Kenntnis. Nach Bijdr. en Mededeeling. XXI. p. 40 f. verfertigte man es besonders in der Pikardie und in den wallonischen Gebieten.

Waren	Bestimmungs-hafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnitts-preis (in Gulden)
Gewebe: g) Kammertuch (Fortsetzung)	Venedig	1 Ballen, 1 Kiste		95		1 450	
			20 Ellen			40	1 Elle = 2,—
(Summe)		30 Kisten, 8 Packen, 1 Ballen	820 Ellen	2 432		94 075	
h) Kanneveas (Segeltuch) 1) deutsches	Mittelmeer		10 500 Ellen			1 050	1 Elle = 0,10
			130 Rollen			600	1 Rolle = ca. 4,60
(Summe)			10 500 Ellen, 130 Rollen			1 650	
h_2) holländisches Kanneveas	Genua	4 Packen	18 Rollen[1]	12		750	
	Livorno	3 „	27 „			675	1 Rolle = 25,—
	Marseille	2 Ballen				600	
	Mittelmeer	4 „				600	
	Venedig	5 Packen	18 „			950	
(Summe)		12 Packen, 6 Ballen	63 Rollen	12		3 575	
h_3) Kanneveas aus Lüttich	Livorno	1 Packen		6		70	

[1] Weitere Angaben fehlen. Die Rolle dient in England noch heute als Zählmaß für Felle.

	Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe	h₄) Kannevas aus Vitry [2]	Livorno	1 Packen	600 Ellen			400	1 Elle = 0,66
		Marseille	10 Ballen				1 500	
		Venedig	18 Ballen, 2 Packen				3 000	
			28 Ballen, 3 Packen	600 Ellen			4 900	
	i) Schmaltücher aus Osnabrück	Genua	2 Packen	3 650 Doppelellen			1 095	1 Doppelelle 0,30
		Mittelmeer	7 "	19 500 Ellen			3 625	1 Elle = ca. 0,21
		Venedig	2 "	5 300 "			1 600	
			11 Packen	3 650 Doppelellen, 24 800 Ellen			6 320	
	k) Servietten	Genua			18		650	
		Venedig			3		150	
					21		800	
	l) Tischtücher	Genua			2		130	
		Venedig			1		50	
					3		180	

[1] Ist damit Vitré (Dep. Ille-et Vilaine) an der Vilaine gemeint, wo gegenwärtig viel Segeltuch fabriziert wird, oder Vitry zur Marne bzw. Vitry en Artois?

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe: m) Servietten u. Tischtücher[1]	Genua		18 Ellen (Tischtücher)	21 Servietten		150	
	Livorno	8 Kisten		96 „ 30 Tischtücher		3 350	
	Neapel	3 „		24 Servietten 12 Tischtücher		1 350	
		11 Kisten	18 Ellen	141 Servietten 42 Tischtücher		4 850	
n) Leinenbänder aus Elberfeld	Genua	1 Kiste		13 Dutzend		90	1 Dutzend=7,—
	Livorno			15 „		180	1 „ =8,66
	Mittelmeer			15 „		120	1 „ =8,—
	Venedig			3 „		20	1 „ =6,66
		1 Kiste		46 Dutzend		360	
3. Seidenstoffe a) Armoisin	Genua	3 Packen 1 Ballen		147		3 580	
b) Atlas[2]	Livorno	1 Kiste		8		350	

[1] Bei den in dieser Gruppe vereinigten Servietten und Tischtüchern sind im Register nur gemeinsame Werte für die einzelnen Partien angegeben.

[2] Der Stoff war mit goldenen und silbernen Blumen durchwirkt.

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe c) Bouretten[1] (schmale)	Genua	2 Packen, 1 Ballen		73		1 090	
	Livorno	2 Packen		136		4 080	
	Mittelmeer	1 „		68		2 040	
	Neapel	2 „		50		1 500	
		7 Packen, 1 Ballen		327		8 710	
Gewebe d) Changeant[2] 1) (breit) aus Holland und Lille	Genua	3 Packen		42		1 800	
	Livorno	2 „, 1 Ballen		96		1 900	
	Mittelmeer	3 Packen		108		3 000	
	Neapel	1 „		30		600	
	Venedig	2 „, 1 Ballen		101		2 950	
		11 Packen, 2 Ballen		377		10 250	

[1] Auch als Bouratten eingetragen. Nach Schmoller, Straßburger Tucherzunft, Glossar = ein leichtes Zeug, dessen Kette Seide, dessen Schuß Wolle ist. J. J. Orlers, Beschryving der stad Leyden (3. druk p. 274.) rechnet geköperte und ungeköperte Boratten zu Bayen, Rasch und Duffelstoffen, also zu wollenen Geweben.

[2] Im Register als cagianten, casianten oder cassianten bezeichnet. Über Entstehung und Bedeutung des Wortes vgl. Verwijs und Verdam, Middelnederlandsch Woordenboek III. Changeant bezeichnet ein Gewebe, bei dem Kette und Schuß von verschiedenen Farben sind und durch glänzendes Webmaterial eine schillernde Farbenwirkung erreicht ist. Gewöhnlich werden Seidenfäden zur Herstellung des Ch. verwandt, man stellt die Stoffe auch aus Wolle her. Die Beschaffenheit der oben angeführten Sorten läßt sich natürlich nicht mehr ermitteln.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe: d_2) Changeant (schmal)	Genua	2 Packen 1 Ballen 1 Kiste	1 Faß	238		3 145	
	Livorno	8 Packen		186		1 550	
	Mittelmeer	4 „	1 „	410		4 400	
	Venedig	8 „		295		2 450	
		12 Packen 1 Ballen 1 Kiste	2 Fässer	1 129		11 545	
d_3) Changeant (verschieden, breit und schmal)	Genua	2 Packen		158		1 080	
	Livorno	1 „		40		900	
	Mittelmeer	1 „		51		500	
	Venedig	1 „		30		300	
		5 Packen		279		2 780	
4. Wollstoffe a) Bayen[1] (englische)	Genua			1		40	
	Livorno	2 Packen 1 Ballen		53		1 320	1 Stck. = ca. 25,—
	Mittelmeer	1 Packen		12		480	1 Stück = 40,—
	Venedig	1 „		10		400	
		4 Packen 1 Ballen		76		2 240	

[1] Siehe darüber Ehrenberg, Hamburg und England, p. 270.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Masse	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe: b) Bombasins[1]	Genua	1 Ballen	à 20 Ellen	36		250	1 Elle = 0,75
	Livorno	7 "		398		2 785	1 Stück = 7,—
		8 Ballen		434		3 035	
c) Kamelot 1) aus Leiden	Genua	2 Kisten		36		1 295	
	Livorno	3 Ballen, 2 Kisten		172		3 205	
	Marseille	84 Ballen			31 500	3 150	1 Pfd. = 0,10
	Mittelmeer	2 Packen		76		1 335	
	Venedig	2 Kisten		74		2 665	
		87 Ballen		358	31 500	11 650	
		6 Kisten					
		2 Packen					
c2) Kamelot aus Lille (breit)	Genua	1 Packen		36		1 200	
	Livorno	1 "		40		900	
	Mittelmeer	2 "		56		1 800	
	Venedig	5 Packen		178		5 000	
		9 Packen		310		8 900	
c3) Kamelot aus Lille (schmal)	Mittelmeer			16		240	
	Venedig	2 Packen		304		2 800	
		2 Packen		320		3 040	
c4) Kamelot aus Tournai	Venedig			10		180	1 Stück = 18,—

[1] Stoff aus Wolle und Baumwolle, Schmoller, Straßburger Tucherzunft, Glossar.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe d) Rasch	Livorno	17 Packen		172		6 200	
	Neapel	2 "		36		600	
		19 Packen		208		6 800	
e) Sayen 1) „armijnen“[1]	Genua	17 Packen 5 Ballen		804		19 385	1 St. = ca. 24,—
	Livorno	20 Packen 11 Ballen		1 046		24 850	
	Marseille	1 "		44		1 055	
	Messina	11 "		368		9 120	
	Mittelmeer	10 " 8 Packen 1 Kiste		638		15 310	
	Neapel	2 Ballen 1 Packen		99		2 375	
	Venedig	8 "		380		9 120	
		54 Packen 40 Ballen 1 Kiste		3 379		81 215	

[1] **Say ist ein dünner, feiner Wollstoff, der schon im Mittelalter häufig genannt, aber sehr verschiedenartig erklärt wird. Vgl. Stieda, Hans. venez. Handelsbez. p. 109, Schmoller, Tucherzunft, Glossar. Nicht selten werden Say und Serge als ein und derselbe Stoff betrachtet. Nach den Convoilisten z. B. bei Tjassens, Zeepolitie, p. 154 ist zwischen beiden ein Unterschied zu machen. „Armijn“ = die jetzt veraltete Form für hermelijn, vgl. M. de Vries und A. Kluyver: Woordenboek d. Nederlandsche Tael. In der obigen Verbindung bedeuten „armijnen“ eine feine, weiche und vermutlich weiße Sorte von Sayen.**

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe: e_2) Sayen aus Bergen[1]	Mittelmeer	1 Packen		20		1 500	1 St. = ca. 75,—
e_3) Sayen aus England	Livorno	3 Packen 3 Ballen	vereinzelt à 32 Ellen	176		4 950	
	Venedig	1 Packen		24		200	
		4 Packen 3 Ballen		200		5 150	
e_4) Herrensayen	Italien	1 Packen	gewöhnlich à 36 Ellen	12		430	1 St. = ca. 36,— 1 Elle = ca. 1,—
	Livorno	10 „ 6 Ballen		306		11 025	
	Mittelmeer	12 Packen 2 Ballen		378		13 605	
	Neapel	1 Kiste		30		1 080	
	Venedig	14 Packen 6 Ballen		541		18 985	
		37 Packen 14 Ballen 1 Kiste		1 267		45 125	

[1] Bergen op Zoom? Vielleicht auch Bergues, südöstlich von Dünkirchen, wo ebenfalls eine nicht unbedeutende Sayenindustrie war.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe: e_5) Sayen aus Hondschoote[1]	Genua	23 Packen, 2 Ballen		1 005		24 695	1 St. = ca. 24,—
	Italien	1 Packen		68		1 630	
	Kandia	2 „	1 Faß	50		1 200	
	Livorno	19 „, 14 Ballen		1 096½		26 370	
	Marseille	2 Packen		56		1 345	
	Mittelmeer	30 „, 1 Ballen		1 054		25 295	
	Neapel	5 Packen, 2 Ballen		315		7 560	
	Venedig	15 Packen, 6 Ballen		766		16 950	
		97 Packen, 25 Ballen	1 Faß	4 410½		105 045	
e_6) Sayen aus Leiden	Genua	2 Packen, 1 Ballen	1 Quart	222		5 330	1 St. = ca. 24,—
	Livorno	2 Packen		88		2 110	
	Marseille	1 „		10		240	
	Mittelmeer	1 Kiste		9		215	

[1] In Frankreich. Dep. Nord, Arrondissement Dünkirchen, an der belgischen Grenze.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe: e6) Sayen aus Leiden (Fortsetzung)	Venedig	1 Packen		12		290	
		6 Packen 1 Ballen 1 Kiste	1 Quart	341		8 185	
e7) Sayen „natürliche"	Livorno	3 Packen		85		1 955	1 St. = ca. 23,—
f) Serge	Genua	2 Kisten		1		85	
5. Gewebe aus verschiedenen Rohstoffen a) „legaturen"[1]	Genua	2 Kisten	gewöhnlich à 20 Ellen	199		1 985	
	Livorno	14 Ballen 3 Kisten 2 Packen		1 224		11 250	
	Marseille			220		1 800	
	Mittelmeer	1 Kiste 1 Packen		174		2 580	
		14 Ballen 6 Kisten 3 Packen		1 817		17 615	

[1] „legaturen" waren ein Gewebe, das aus Seide und Baumwolle oder Wolle und Baumwolle bestand, es diente nach der gedruckten „Lijste van den 21. Dezember 1680 (Rechten van Inkomen en Uytgaen)" Haag 1706, 4⁰ (Reichsarchiv) besonders zur Wandbekleidung.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe: b) „novaten“[1]	Livorno			4		30	1 St. = ca. 7,50
	Marseille	5 Kisten		510		3 570	1 St. = ca. 7,—
		5 Kisten		514		3 600	
c) „smallekens“ (smallen) teilweise aus Haarlem[2]	Genua	7 Kisten		473		3 310	
	Livorno	6 „		386		2 700	
	Marseille	27 „		1 190		9 030	
	Mittelmeer	7 „ } 2 Packen }		405		4 275	
	Neapel	2 Kisten		140		980	
	Venedig	2 „ } 1 Packen }		106		1 420	
		51 Kisten 3 Packen		2 700		21 715	
d) Stramin[3]	Venedig	1 Kiste		25		115	
e) Trauerflore (lampers)	Genua	5 Kisten			$321^1/_2$	5 505	1 Pf. = ca. 17,12
	Livorno	1 „			26	520	1 Pf. = 20,—
		6 Kisten			$347^1/_2$	6 025	

[1] In der Convoiliste, Bijdr. en Mededeel. XIX. p. 139, 171 als „englische“ Novaten bezeichnet. Um was für eine Art von Gewebe es sich dabei gehandelt haben mag, vermögen wir nicht zu sagen.

[2] Feine Gewebe aus Seide, oder Seide und Baumwolle, sehr oft „mit Gold und Silber vermischt“. Lijste van d. 21. Dezember 1680.

[3] Gazeartiger Stoff. Es ist nicht ersichtlich, ob es sich hier um Baumwoll-, Woll- oder Seidenstramin handelt.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe: 6. Tuche a) deutsches Tuch	Livorno			1		15	
b) englisch. Tuch	Mittelmeer	1 Kiste	16 Ellen			110	1 Elle = ca. 7,—
c) Ohne Angabe der Herkunft	Mittelmeer Venedig	 1 kl. Kiste	 7 Ellen	1		320 100	1 Elle = ca. 14,30
		1 kl. Kiste	7 Ellen	1		420	
7. Tücher aus verschiedenen Rohstoffen a) Aus Baumwolle	Genua Livorno Marseille	1 Kiste 2 „ 1 Ballen 1 Kiste	 3300 Ellen 2300 „	23 90		520 1 600 1 100 2 700	 1 Elle = ca. 0,48 1 Elle = ca. 1,17
		4 Kisten 1 Ballen	5600 Ellen	113		5 920	
b) Tücher aus dem Inlande (ganze)	Livorno			$17^1/_2$		5 600	1 Stück = 320,—
c) Halbtücher aus d. Inlande	Genua Livorno	6 Packen 2 Ballen 7 Packen 3 Ballen		51 66		8 160 10 560	1 Stück = 160,—

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe c) Halbtücher (Fortsetzung)	Marseille	1 Packen		8		1 280	1 Stück = 160,—
	Mittelmeer	3 „ 1 Kiste		21		3 360	
	Venedig	15 Packen 8 Kisten		153		24 480	
		32 Packen 9 Kisten 5 Ballen		299		47 840	
Gewürze a) „capoletten“[1]	Genua		1 Faß 3 Quart		1 200	1 400	1 Pfd. = ca. 1,20
	Livorno		1 Faß		275	350	
			2 Fässer 3 Quart		1 475	1 750	
Gewürze b) Gewürznelken	Genua		$18^1/_2$ Quart		4 830	9 660	1 Pfd. = 2,—
	Livorno		24 „		8 235	16 470	
	Marseille		5 Fässer 7 Quart		4 005	8 010	
	Mittelmeer		13 „		4 760	9 520	

[1] Ehrenberg, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1888, p. 168 erklärt c. (capoletti) als Köpfchen der Gewürznelken, ebenso Heyd, Levantehandel II. p. 597. Stieda, Hans. venez. Handelsbez., p. 101 als Stengel der Gewürznelken.

	Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewürze	b) Gewürznelken (Fortsetzung)	Venedig		1 Faß 10 Quart		4 085	8 170	
				6 Fässer 67½ Quart		25 915	51 830	
	c) Blätter des Gewürznelkenbaumes	Marseille				75	300	1 Pfd. = 4,—
		Venedig		1 Faß 2 Quart		510	2 040	
				1 Faß 2 Quart		585	2 340	
	d) Ingwer (grüner)	Mittelmeer	25 Ballen			5 400	1 620	1 Pfd. = ca. 0,30
		Venedig	26 „ 4 Packen	1 Faß 1 Quart		3 070	925	
			51 Ballen 4 Packen	1 Faß 1 Quart		8 470	2 545	
	e) Muskatnüsse	Genua		5 Quart		2 475	4 950	1 Pfd. = 2,—
		Livorno		3 „ 1 Faß		1 290	2 580	
		Marseille		3½ Quart		1 750	3 500	

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewürze e) Muskatnüsse (Fortsetzung)	Mittelmeer		5 Quart		2 590	5 180	1 Pfd. = 2,—
	Venedig		7 Fässer, 3 Quart		2 365 [1]	6 330	
			8 Fässer, 19 1/2 Quart		10 470	22 540	
f) Paradieskörner [2]	Marseille	10 Ballen			3 800	380	1 Pfd. = 0,10
g) Pfeffer	Genua	457 Ballen			175 735	96 685	1 Pfd. = ca. 0,55
	Italien	98 „			36 340	19 985	
	Livorno	1 041 „			388 815	213 870	
	Marseille	167 „			62 120	34 175	
	Messina	5 „			1 900	1 045	
	Mittelmeer	387 „			143 480	78 925	
	Neapel	49 „			18 430	10 170	
	Venedig	521 „			189 405	104 185	
		2 725 Ballen			1 016 225	559 040	
h) Pfefferstaub	Venedig		1 Faß			95	

[1] Bei einem Posten ist das Gewicht nicht eingetragen.

[2] „manigetten". Von Ehrenberg, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1888 fälschlich als Mennige erklärt.

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewürze: i) „rompen“ [1]	Genua Livorno Venedig		1 Quart 3 „ 3 „ 7 Quart		400 1 555 1 495 3 450	800 3 110 2 990 6 900	1 Pfd. = 2,—
Gewürze: k) Zimt	Mittelmeer	2 Packen			690	1 210	1 Pfd. = ca. 1,75
Gewürze: l) Gewürze ohne Bezeichnung	Genua	1 Partie				200	
Glas	Livorno	1 Kiste				250	
Globen	Civitavecchia Genua Neapel		2 Fässer 2 „ 2 „ 6 Fässer	2 2 4		150 150 70 370	1 Stück = 75,— 1 „ = 35,—
Goldglätte s. Metalle a_1)							
Gummi	Genua Neapel Venedig		4 Quart 1 Faß 2 „ 2 Quart 3 Fässer 6 Quart		1 800 400 1 800 4 000	430 95 430 955	1 Pfd. = ca. 0,24

[1] Zerfressene, minderwertige Gewürznelken. Vgl. Ehrenberg, Hans. Geschichtsbl. 1883, p. 168.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Hafer siehe Getreide a)							
Hanf (gehechelt)	Marseille Mittelmeer	10 Bündel 1 Packen			30 Schiffspfund 330 Pfund	900 130	1 Schiffspfd. 30,— 1 Pfund = ca. 0,40
		10 Bündel 1 Packen			30 Schiffspfund 330 Pfund	1 030	
Harpüs siehe Schiffsmaterial d)							
Häute a) vom Elch	Mittelmeer	1 Kiste		50		1 500	1 Stück 30,—
Häute b) nicht aus Holland stammend	Marseille	8 Packen			5 500	1 925	1 Pfd. 0,35
Häute c) für Lederbereitung	Livorno Mittelmeer			4 8		20 85	1 Stück = 5,— 1 „ = 10,63
				12		105	
Häute d) „schevincken“ [1]	Livorno	2 Packen		130		390	1 Stück 3,—
Häute e) ohne Bezeichnung	Mittelmeer	1 Kiste		30		180	1 Stück = 6,—

[1] Sind darunter die in der hansischen Handelsgeschichte so oft genannten „Schevenissen“ zu verstehen? Vgl. darüber Stieda, Revaler Zollbücher, Einleitung p. CXXXV f.; Koppmann, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1898 p. 68 ff.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Heringe siehe Fische b)							
Hirschhorn	Venedig			40	125	80	1 Pfd. = 0,24
Holz a) **Ebenholz**	Genua				2 200	440	1 Pfd. = 0,20
	Livorno			15	8 400	680	
	Mittelmeer			20	4 200	840	
	Venedig			48	22 000	4 400	
				83	31 800	6 360	
b) **Faßholz**	Mittelmeer			120		65	
c) **französisches Klappholz**	Genua			5 400		1 510	
c₁) **Klappholz aus Riga**	Mittelmeer			360		135	
d) **Palmholz**	Marseille				150	25	1 Pfd. = ca. 0,17
e) **Pockholz**	Genua				2 550	75	1 Pfd. = ca. 0,06
	Marseille			9		10	
	Venedig				3 600	140	1 Pfd. = ca. 0,04
				78 Blöcke		350	
				78 Blöcke 9 Stück	6 150	575	

Waren		Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Holz	f) Rosenholz	Venedig	2 Körbe				150	
	g) Holzwerk	Mittelmeer	1 Partie				50	
Hülsenfrüchte	a) Bohnen	Genua		99 Lasten			8 910	1 Last = 90,—
		Livorno		30 „			2 700	
		Mittelmeer		27 „			2 430	
		Venedig		15 „			1 350	
				171 Lasten			15 390	
	b) Erbsen (graue u. grüne)	Genua	in Säcken	$77^1/_2$ Lasten			6 975	1 Last = 90,—
				11 kl. Tonnen			35	1 kl. Tonne 3,18
		Italien		4 Lasten			360	1 Last = 90,—
		Livorno		17 „			1 580	
		Marseille		$5^1/_4$ „			475	
		Mittelmeer		29 „			2 610	
		Venedig		$10^1/_2$ „			945	
				$143^1/_4$ Lasten			12 930	
				11 kl. Tonnen				
Indigo siehe Farbstoffe b)								

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Ingwer siehe Gewürze d)							
Juchten siehe Leder a)							
Kabelgarn siehe Schiffsmaterial e)							
Käfige a)	Genua			1		80	
Käfige b) für Papageien	Genua			2		30	
Käse a) Süßmilchkäse	Genua Livorno Marseille Mittelmeer	14 Kisten 18 " 5 " 17 " 54 Kisten		 150[1] 150	7 150 7 810 2 200 8 150 25 310	645 700 200 735 2 280	1 Pfd. = ca. 0,09
Käse b) Ohne Bezeichnung	Genua Mittelmeer Neapel	3 Kisten 3 Kisten	4 Tönnchen 1 " 5 Tönnchen		1 300 2 000 100 3 400	115 180 10 305	1 Pfd. = ca. 0,09

[1] Die Stückzahl ist nur ein einziges Mal eingetragen.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Kaffa siehe Gewebe, Baumwollstoffe b)							
Kamelot s. Gewebe, Wollstoffe c)							
Kammertuch siehe Gewebe, Leinen g)							
Kannevas siehe Gewebe, Leinen h)							
Kanzeln[1]	Livorno			8		85	
Kartuschen siehe Kriegsmaterial a)							
Kerzen	Marseille	1 Kiste				45	
Kissen siehe Anmerkung 1.							
Kisten (eiserne)	Genua Mittelmeer			1 2 3		70 115 185	1 Stück { =65,— / =50,—

[1] Hierbei ist der Wert von zwei Kissen mitverrechnet.

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Klappholz siehe Holz c)							
Kleider a)	Livorno Venedig	2 Koffer 1 Kiste 1 Packen 2 Koffer 1 Kiste 1 Packen				150 20 170	
Kleider b) Studentenkleider[1]	Mittelmeer	1 Kiste				30	
Kochprovision	Genua	1 Partie				40	
Koffer	Livorno			1		15	
Kohlen (Schmiedekohlen)	Malta Marseille Mittelmeer Toulon		45 „hoed" 77 „saltaer" 12 „ 42 „ 131 „saltaer" 45 „hoed"			900 2 310 360 1 260 4 830	1 „hoed" = 20,— 1 „saltaer" = 30,—

[1] Auch in den Hamburger Schifferbüchern als Exportartikel genannt. Vgl. E. Baasch, Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel, p. 121.

Waren	Be-stimmungs-hafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Kramwaren	Genua	7 Partien 4 Kisten 1 Packen	1 Faß			1 675	
	Kandia	1 Partie				50	
	Livorno	4 Kisten 3 Partien	3 „			1 830	
	Mittelmeer	1 Ballen 1 Packen 1 Partie 1 Packen	1 „			1 220	
	Venedig	20 Kisten 1 Partie	1 „			930	
		28 Kisten 18 Partien 8 Packen 1 Ballen	6 Fässer			5 705	
Krapp siehe Farbstoffe c)							

	Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Kriegsmaterial	a) Kartuschen[1]	Marseille			600		760	
	b) Kugeln (eiserne)	Livorno Marseille				30 000 55 000 85 000	1 200 2 310 3 510	1 Pfd. = ca. 0,04
	c) Lunten	Venedig		7 Fässer		6 000	420	1 Pfd. = 0,07
	d) Musketen (mit Zubehör)	Italien Venedig	11 Kisten 20 „ 10 Körbe 31 Kisten 10 Körbe	2 Fässer 2 Fässer	660 2 020 2 680		1 600[2] 5 775 7 375	
	e) Pistolen[3]	Genua			100		350	1 Pistole = 3,50

[1] Der Gesamtwert der nach Marseille versandten Kartuschen war niedriger als oben angegeben, da im Register der Wert von 150 Schiffseimern hierbei verrechnet ist.
[2] Dabei 90 Pistolen, deren Wert in den 5775 Gulden miteinbegriffen ist.
[3] Dazu kommen noch die in Anmerkung 2 erwähnten 90 Pistolen.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Kriegsmaterial f) **Pulver**	Corfu		190 Fässer		19 000	6 650	1 Pfund = 0,35
	Marseille		185 "		30 000	10 500	
	Mittelmeer		106 "		24 500	8 575	
	Venedig		625 " 20 Oxhoft		272 000	95 200	
			1106 Fässer 20 Oxhoft		345 500	120 925	
Kugeln siehe Kriegsmaterial b)							
Kupfer siehe Metalle c)							
Kupferdraht siehe Metallfabrikate c)							
Landkarten	Genua	4 Kisten				125	
	Venedig	2 " 1 Partie				130	
		6 Kisten 1 Partie				255	

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Laternen	Livorno	1 Kiste				180	
Leder: a) Juchten	Genua	104 Packen, 1 Korb		6 554 Paar[1]	80 650	28 440	1 Pfd. = ca. 0,35
	Italien	6 Packen		340 „	4 200	1 470	
	Livorno	$208^1/_2$ „		13 006 „	157 010	54 975	
	Marseille	10 „		536 „	6 770	2 370	
	Mittelmeer	97 „		6 495 „	80 500	28 190	
	Neapel	28 „		1 815 „	22 250	7 790	
	Venedig	50 „		3 225 „	39 180	13 715	
		$503^1/_2$ Packen, 1 Korb		31 971 Paar	390 560	136 950	
b) Oberleder	Genua	1 Ballen		24		1 050	
c) Sämischleder (Waschleder)	Genua	5 Kisten, 5 Packen				9 240	
	Livorno	6 Kisten, 2 Packen, 1 Partie				6 025	
	Marseille	1 Kiste				100	

[1] Danach wurden die Felle schon damals paarweise gegerbt.

Waren		Be-stimmungs-hafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnitts-preis (in Gulden)
Leder	c) **Sämischleder** (Fortsetzung)	Mittelmeer	4 Kisten 3 Packen 1 Partie				6 310	
		Neapel	4 Kisten				2 230	
		Venedig	4 „ 3 Packen				1 740	
			24 Kisten 13 Packen 2 Partien				25 645	
	d) **Schafleder** (weißes)	Venedig			12		10	
	e) **Spanisches Leder**	Venedig	1 Packen		40 Felle		10	1 Fell = 0,25
	f) **Auf spanische Art bereitet**	Genua	1 Kästchen				1 000	
„Ieguraten“ siehe Gewebe aus verschiedenen Rohstoffen a)								

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Leim	Genua		1 Faß		1 000	90	
	Livorno		4 Fässer		4 400	395	
	Marseille	1 Korb	3 „		1 000	90	1 Pfund = 0,09
	Mittelmeer		1 Faß		600	55	
		1 Korb	9 Fässer		7 000	630	
Leinöl	Venedig		1 Ohm			40	
Leinen siehe Gewebe Abschnitt 2.							
Leinenbänder siehe Gewebe Leinen n)							
Lunten siehe Kriegsmaterial c)							
Masten siehe Schiftsmaterial f)							

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Mennige siehe Farbe a)							
Messing (Rollmessing) siehe Metalle d)							
Metalle (Schwermetalle, Legierungen usw.) **a) Blei**	Genua			165	36 000	2 520	1 Pfd. = ca. 0,07
	Italien			292	80 900	5 665	
	Livorno			1 380	100 000	7 000	
	Malta			100	28 000	1 960	
	Marseille			588	100 000	7 120	
	Messina			117	20 000	1 400	
	Venedig			190	43 000	3 010	
				2 832	407 900	28 675	
a₁) Goldglätte[1]	Genua		2 Fässer			210	
b) Eisen (hartes)	Livorno				7 000	100	1 Pfd. = ca. 0,016
	Marseille			4	230	15	
				4	7 230	115	

[1] Geschmolzenes kristallinisches Bleioxyd.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Metalle (Schwermetalle, Legierungen usw.)							
b₁) Eisen (schwedisches)	Genua				30 000	1 500	1 Pfund = 0,05
	Livorno				225 000	11 250	
	Marseille				55 000	2 750	
					310 000	15 500	
b₂) Stabeisen (Schmiedeeisen)	Livorno			6 280	284 000	17 040	1 Pfund = 0,06
	Marseille				34 000	2 040	
	Messina			9 575	377 500	22 425	
	Mittelmeer			500	50 250	3 015	
	Venedig				2 000	120	
				16 355	747 750	44 640	
c) Kupfer	Genua		6 Fässer		6 400	2 560	1 Pfund = 0,40
	Marseille		2 „		1 300	365	1 „ = 0,28
	Mittelmeer		3 „		2 800	1 120	1 „ = 0,40
			11 Fässer		10 500	4 045	
d) Rollmessing	Genua	3 Kisten	2 Fässer		8 000	1 500	1 Pfund = 0,50
		1 Packen					
	Livorno	1 Kiste	2 Fässer		1 550	775	
	Mittelmeer		2 „		980	490	
		4 Kisten 1 Packen	6 Fässer		5 530	2 765	

Waren		Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Metalle (Schwermetalle, Legierungen etc.)	e) Zinn (deutsch.)	Livorno		39 Fässer		27 600	11 040	1 Pfd. = 0,40
	e₁) Zinn (engl.)	Livorno		9 Fässer		7 345	4 045	1 Pfd. = ca. 0,55
Metallfabrikate	a) Blech	Genua		22 Fässer	9 400 Blätter		1 220	
		Livorno		16 "	7 200 "		935	
		Marseille		20 "	8 000 "		1 040	
		Mittelmeer		25 "			1 430	
		Neapel		30 "	13 500 "		1 755	
		Venedig	1 Packen	10 "	6 650 "		1 320	
			1 Packen	123 Fässer	44 750 Blätter		7 700	
	a₁) Blechwaren	Venedig	1 Kiste				30	
	b) Eisendraht	Marseille		1 Faß		1 400	560	1 Pfd. = 0,40
	b₁) Eisenwaren	Livorno	2 Partien				390	
	c) Kupferdraht	Genua		1 Faß		800	400	1 Pfd. = 0,50
		Livorno		3 Fässer		2 500	1 250	
		Marseille		1 Faß		1 200	600	
				5 Fässer		4 500	2 250	
	c₁) Kupferwaren	Livorno	1 Partie				50	

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Metallfabrikate d) **Zinnwaren**	Genua	1 Kiste, 1 Korb			310 [1]	265	
	Livorno	4 Körbe			1 000	800	1 Pfd. = 0,80
		5 Körbe, 1 Kiste			1 310	1 065	
Muskatnüsse siehe Gewürze e)							
Musketen s. Kriegsmat. d)							
Nadeln	Genua		10 Fässer	1 007 Dtzd.		3 030	
	Kandia			70 „		210	
	Livorno	1 Kiste	5 „	308 „		925	1 Dtzd. = 3,— 1 Nadel = 0,25
	Mittelmeer		2 „	113 „		340	
	Neapel		3 „	174 „		520	
		1 Kiste	20 Fässer	1 672 Dtzd.		5 025	
Nägel siehe Schiffsmaterial g)							
Noppen [2]	Livorno	1 Ballen, 1 Packen		120		1 120	

[1] Bei einem Posten fehlt die Gewichtsangabe.

[2] Die nach dem Weben entfernten Wollknoten. **Hans.** Urkundenbuch **V. p. 636** = Tuchflocken. **Lijste van d.** 21. Dezember 1680 = Seidenflocken.

Waren	Be-stimmungs-hafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
„novaten" s. Gewebe aus verschiedenen Rohstoffen b)							
Öfen siehe S. 281				2			
Orseille siehe Farbstoffe d)							
Palmholz siehe Holz d)							
Paradieskörner siehe Gewürze f)							
Pelzwerk	Genua	4 Kisten 2 Ballen 1 Packen				1 580	
	Mittelmeer	2 Kisten				800	
	Venedig	3 Kisten 2 Partien	3 Fässer 1 Oxhoft			3 530	
		9 Kisten 2 Ballen 2 Partien 1 Packen	3 Fässer 1 Oxhoft			5 910	
Pfannen (eiserne)	Marseille	1 Korb			500	60	

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Pfeffer, Pfefferstaub siehe Gewürze g, h)							
Pistolen siehe Kriegsmaterial e)							
Planken siehe Schiffsmaterial h)							
Pockholz s. Holz e)							
Porzellan	**Genua** **Marseille** **Mittelmeer**	**3 Kisten** **4 „** 7 Kisten	 2 Tönnchen 2 Tönnchen			**600** **450** **500** 1 550	
Pressen (hölzerne)	Marseille			**1**		**20**	
„printen“ [1]	Livorno Mittelmeer	1 Partie 1 „ 2 Partien				**100** **60** 160	
Pulver siehe Kriegsmaterial f)							
Pumpen siehe Schiffsmaterial i)							

[1] „printen“ = prenten, Stiche, Kupferstiche. **Nach der Lijste van d. 21. Dezember 1680 aber = Landkarten.**

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
„sevaten“ s. Gewebe aus verschiedenen Rohstoffen b)							
Öfen siehe S. 281				2			
Orseille siehe Farbstoffe d)							
Palmholz siehe Holz d)							
Paradieskörner siehe Gewürze f)							
Pelzwerk	Genua	4 Kisten 2 Ballen 1 Packen				1 580	
	Mittelmeer	2 Kisten				800	
	Venedig	3 Kisten 2 Partien	3 Fässer 1 Oxhoft			3 530	
		9 Kisten 2 Ballen 2 Partien 1 Packen	3 Fässer 1 Oxhoft			5 910	
Pfannen (eiserne)	Marseille	1 Korb			500	60	

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Pfeffer, Pfefferstaub siehe Gewürze g, h)							
Pistolen siehe Kriegsmaterial e)							
Planken siehe Schiffsmaterial h)							
Pockholz s. Holz e)							
Porzellan	Genua Marseille Mittelmeer	3 Kisten 4 „ 7 Kisten	 2 Tönnchen 2 Tönnchen			600 450 500 1 550	
Pressen (hölzerne)	Marseille			1		20	
„printen“ [1]	Livorno Mittelmeer	1 Partie 1 „ 2 Partien				100 60 160	
Pulver siehe Kriegsmaterial f)							
Pumpen siehe Schiffsmaterial i)							

[1] „printen“ = prenten, Stiche, Kupferstiche. Nach der Lijste van d. 21. Dezember 1680 aber = Landkarten.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Rasch s. Gewebe Wollstoffe d)							
Roggen siehe Getreide b)							
„rempen“ siehe Gewürze i)							
Rosenholz siehe Holz f)							
Röte siehe Farbstoffe c_3)							
Rundfische siehe Fische e)							
Sämischleder siehe Leder c)							
Saflor siehe Farbstoffe e)							
Salm siehe Fische f)							
Salpeter	Marseille		1 Faß		700	250	1 Pfd. = ca. 0,36
Sandelholz siehe Farbhölzer d)							
Sayen s. Gewebe Wollstoffe e)							

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
„schevincken“ siehe Häute d)							
Schiffseimer siehe Schiffsmaterial c)							
Schiffsmaterial a) Anker	Marseille			40	7 800	860	
	Mittelmeer			4	5 500	550	
	Venedig			4	6 600	600	
				48	19 900	2 010	
Schiffsmaterial b) Dielen (aus Norwegen)	Genua			900		250	
	Malta			600		170	
	Marseille			13 000		3 600	
	Mittelmeer			4 200		1 175	
	Tonlon			2 100		590	
				20 800		5 785	
Schiffsmaterial c) Eimer s. S. 305 Anm. 1				150			
Schiffsmaterial d) Harpüs [1]	Venedig		15 Fässer 53 Oxhoft		30 600	915	1 Pfd. = ca. 0,03
Schiffsmaterial e) Kabelgarn	Marseille				30 Schiffspfd.	1 200	1 Schiffspfd. = 40,—

[1] Ein Gemisch aus Schwefel und Harz, um Schiffsteile vor Fäulnis und Holzwurm zu bewahren.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Schiffsmaterial: f) Masten	Livorno			25		2 250	1 Mast = 90,—
	Malta			10		900	
	Marseille			20		1 800	
	Mittelmeer			16		1 440	
	Toulon			14		1 260	
				85		7 650	
f_1) Masten und Blöcke	Genua			6		150	
f_2) Masten über 16 Palm[1]	Livorno			20		1 800	
f_3) Masten unter 16 Palm	Livorno			10		360	
	Malta			30		1 080	
	Marseille			24		865	
	Mittelmeer			18		320	
				82		2 625	
f_4) Masten über 12 Palm	Livorno			30		540	
	Marseille			20		720	
				50		1 260	
f_5) Masten unter 12 Palm	Livorno			80		130	
	Malta			60		95	
	Marseille			55		90	
	Toulon			7		10	
				202		325	

[1] Ein Palm = ein Dezimeter.

	Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Schiffsmaterial	f_6) Masten von 8 Palm	Marseille			30		50	
	f_7) Masten über 7 Palm	Livorno			60		95	
	f_8) Masten unter 7 Palm	Toulon			4		5	
	g) Nägel (Schiffsnägel)	Kandia				300	35	1 Pfd. = ca. 0,117
	h) Planken[1] (aus Eichenholz)	Livorno			80		480	1 Planke = 6,—
	i) Pumpen	Marseille			24		160	1 Pumpe = 6,66
	k) Spieren	Livorno			80		105	
	l) Tauwerk	Genua Livorno Marseille				199 Schiffspfund 40 " 502½ "	7 960 1 600 17 280[2]	1 Schiffspfund = 40,—

[1] Jede Planke war über 25 Fuß lang.

[2] Der Gesamtbetrag des für Marseille bestimmten Tauwerks war zweifellos höher. Im Register sind einmal 78 Schiffspfund = 300 fl. angegeben, während es nach den übrigen Wertziffern 3120 fl. sein müßten. Diese Zahl steht unmittelbar vor dem fraglichen Posten als Wert von 30 Winden (vgl. d. Artikel) eingetragen, die derselbe Kaufmann ebenfalls nach Marseille sandte. Wahrscheinlich sind beide Zahlen bei der Reinschrift verwechselt worden.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Schiffsmaterial f) Tauwerk (Fortsetzung)	Toulon Venedig				88 Schiffspfund 172 „ 946½ Schiffspfd.	1 320 6 880 35 040	1 Schiffspfund = 40,—
Schildpatt	Genua	1 Partie				125	
Schinken	Mittelmeer				25	5	1 Pfund = 0,20
Schmelztiegel	Livorno		2 Fässer			40	
Schollen siehe Fische g)							
Schreibblei	Marseille Venedig		40 Tönnchen 1 „ 41 Tönnchen		30 000 225 30 225	2 100 15 2 115	1 Pfd. = ca. 0,07
Schüsseln (aus Porzellan)	Genua			12		100	
Schweinsborsten	Genua Livorno Venedig		1 Faß 2 Fässer 17 „ 20 Fässer		300 1 200 8 480[1] 9 980	60 240 1 815 2 115	1 Pfund = 0,20

[1] Eine Gewichtsangabe fehlt.

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Seidenstoffe siehe Gewebe 3.							
Serge siehe Gewebe Wollstoffe f)							
Servietten siehe Gewebe Leinen k)							
„smallekens“ siehe Gewebe aus verschiedenen Rohstoffen c)							
Spiegel	Marseille	2 Partien				380	
Spieren siehe Schiffsmaterial k)							
Stärke a) blaue (Blausel)	Genua Livorno Venedig		1 Faß 2 „ 3 „ 6 Fässer			65 300 150 515	

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Masse	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Stärke b) **gewöhnliche**	Mittelmeer Venedig		20 Fässer 36 „ 56 Fässer		4 950 11 680 16 630	370 880 1 250	1 Pfd. = ca. 0,07
Stöcke aus Bambus	Genua	8 Körbe 1 Sack				100	
Stockfische siehe Fische h)							
Stör s. Fische i)							
Stramin siehe Gewebe aus verschiedenen Rohstoffen d)							
Strümpfe aus Sayettegarn	Venedig	1 Packen		150 Paar		300	1 Paar = 2,—
Studentenkleider siehe Kleider b)							

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Tabak a) Brasil	Mittelmeer	15 Kisten			3 500	700	1 Pfund = 0,20
Tabak b) Aus Westindien: 1. Barbados	Genua	25 Rollen				300	
2. St. Christopher	Genua	90 Rollen			33 400	6 680	1 Pfund = 0,20
	Marseille	100 "			4 200	900	
	Mittelmeer	200 "			13 500	840	
	Venedig	17 Kisten				2 700	
		390 Rollen 17 Kisten			51 100	11 120	
Tabak c) Ohne Angabe der Herkunft	Genua	423 Rollen 5 Kisten 2 Körbe 1 Packen	10 Fässer 9 Oxhoft		57 250	12 220	1 Pfd. = ca. 0,20
	Livorno	350 Rollen 2 Körbe 1 Kiste 1 Packen	30 Fässer 5 Oxhoft		16 100[1]	5 220	

[1] Bei einigen Eintragungen fehlen die Gewichtsangaben. Die Rollen waren mit Bast umwunden.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Tabak c) Ohne Angabe der Herkunft (Fortsetzung)	Mittelmeer	144 Rollen 31 Kisten			18 280[1]	3 655	1 Pfd. = ca. 0,20
	Venedig	175 Rollen 16 Packen 2 Kisten	6 Fässer 9 Quart		18 875[1]	6 175	
		1092 Rollen 39 Kisten 18 Packen 4 Körbe	46 Fässer 14 Oxhoft 9 Quart		110 505	27 270	
Tabakspfeifen	Genua	45 Kisten				470	
	Livorno	3 "				40	
	Marseille	89 "				995	
	Neapel	4 "				50	
	Venedig	10 "				120	
		151 Kisten				1 675	
Tafeln	Genua			8		20	

[1] Bei einigen Eintragungen fehlen die Gewichtsangaben.

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Talg	Genua		18 Fässer		4 500	675	1 Pfd. = 0,15
	Livorno		15 „		13 000	1 950	
			33 Fässer		17 500	2 625	
Tauwerk siehe Schiffsmaterial 1)							
Teer a) aus Abo	Genua		14 Lasten			630	1 Last = 45,—
	Venedig		40 „			1 800	
			54 Lasten			2 430	
b) nordischer	Livorno		5 Lasten			285	
	Malta		9 „			515	
	Marseille		33 „			1 880	1 Last = 57,—[1]
	Mittelmeer		98 „			5 585	
	Venedig		104 „			5 830	
			249 Lasten			14 095	
c) aus Wiborg	Genua		7 Lasten			315	1 Last = 45,—
	Livorno		3 „			135	
			12 Tonnen			50	1 Tonne = ca. 4,17
	Marseille		25 Lasten			1 125	
	Mittelmeer		25 „			1 125	1 Last = 45,—
	Venedig		54 „			2 430	
			114 Lasten 12 Tonnen			5 180	

[1] Bei einer für Venedig bestimmten Sendung beträgt der Durchschnittspreis der Last nur 45 fl.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Teppiche	Genua	3 Packen 1 Partie				3 770	
	Livorno	1 Packen		4		450	
	Mittelmeer	2 „				1 200	
	Messina	2 Kisten				2 340	
	Neapel	4 Packen		8 [1]		6 550	
		10 Packen 2 Kisten 1 Partie		12		14 310	
Tischlerarbeit	Genua	5 Kisten				350	
Tischzeug siehe Gewebe, Leinen l, m)							
Tran	Genua		10 Quart			280	1 Quart = 28,—
	Venedig		100 „			2 800	
			110 Quart			3 080	
Trauerflore siehe Gewebe aus verschiedenen Rohstoffen e)							

[1] Weitere Angaben fehlen.

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Tuche, Tücher siehe Gewebe 6. 7.							
Wachs	Genua	15 Packen 4 Kisten	38 Fässer		41 000	24 600	1 Pfd. = 0,60
	Italien	8 "			3 400	2 040	
	Livorno	80 Packen 12 Kisten	18 "		38 765	23 260	
	Mittelmeer	4 Rollen 2 Packen	12 "		14 900	8 940	
	Neapel		6 "		5 500	3 300	
	Venedig	23 Packen 3 Rollen	45 "		48 380	29 030	
		120 Packen 24 Kisten 7 Rollen	119 Fässer		151 945	91 170	
Wagen (z. Wiegen) mit Zubehör	Livorno	11 Kisten 2 Packen		14		1 290	

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Masse	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Walfischbarten whalebone	Genua Livorno Venedig	1 Partie } 1 Packen } 2 Partien 1 „ 4 Partien 1 Packen				560 540 120 1 220	
Wasser aus Spa	Genua	5 Kisten 1 Korb				155	
Wein aus Frankreich	Mittelmeer		2 Ohm			30	1 Ohm = 15,—
Weizen siehe Getreide c)							
Winden[1] (Hebewinden)	Genua			30		3 120	
Wolle wool	Venedig	16 Ballen			1 900	1 500	1 Pfd. = ca. 0,80
Wollstoffe siehe Gewebe 4.							

[1] Vgl. Artikel: Tauwerk.

[redacted]

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nichtemballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Zimt siehe Gewürze i)							
Zinn siehe Metalle e)							
Zinnwaren s. Metallfabrikate d)							
Zucker a) in Hüten	Mittelmeer Neapel Venedig		16 Fässer 7 " 1 Faß 24 Fässer		9 850 5 000 650 15 500	3 940 2 000 260 6 200	1 Pfd. = 0,40
Zucker b) Puderzucker	Mittelmeer	2 Kisten			1 000	300	1 Pfd. = 0,30
Zungen (geräucherte)	Mittelmeer		1 Tonne			5	
Zwieback	Venedig		1 Tonne			5	
Zwirn (weißer)	Genua Mittelmeer	2 Partien 1 Packen 1 " 2 Partien 2 Packen				940 700 1 640	
Nicht genannt[1]	Venedig		1 Faß		250	20	

Wert der Gesamtausfuhr: 2 453 148 fl.

[1] Um was es sich hier gehandelt haben mag, ist nicht festzustellen.

Die Schlußziffern der beiden Tabellen zeigen, daß wir es hier mit einer großen Handelsbewegung zu tun haben, an die man freilich den modernen Maßstab nicht legen darf. $2^{1}/_{3}$ und $2^{1}/_{2}$ Millionen als Totalwerte der jährlichen Ein- und Ausfuhr nach einem wichtigen Handelsgebiete sind in unseren Augen winzige Summen. Sie hatten aber damals infolge der höheren Kaufkraft des Geldes, infolge der weniger entwickelten Technik von Handel und Schiffahrt eine ganz andere Bedeutung als heute. Ist es doch sehr zweifelhaft, ob der holländische Gesamthandel um die Mitte des 17. Jahrhunderts 75 bis 100 Millionen fl. jährlich überstiegen hat.

Auf die Frage, inwieweit die Zahlen des Registers den tatsächlichen Verhältnissen entsprachen, läßt sich keine bestimmte Antwort geben. Wohl sind die Listen von einem Kaufmann geführt und von sieben Handelsherren revidiert, deren Amt es war, Betrügereien und Zolldefraudationen vorzubeugen. Allein wer möchte mit Sicherheit behaupten, daß 1646/47 Deklarationen unter dem Wert ausgeblieben seien. Noch heutzutage bietet die Verzollung ad valorem mancherlei Schwierigkeiten. Sie hängt stets mehr oder weniger von der persönlichen Ansicht der Schätzenden und deren Kenntnissen ab. Außerdem muß der Beamte auf zu niedrige Wertangaben gefaßt sein und kann selbst in Versuchung geraten, die schwer zu kontrollierende Zollberechnung im eigenen Interesse auszunützen. Daher erfreuen sich spezifische Zölle, die nach Stück oder Gewicht erhoben werden, im allgemeinen größerer Beliebtheit, weil bei ihnen jede individuelle Auffassung über die Normierung des Zolles ausgeschlossen ist.

Wie die Erhebung von Wertzöllen in Amsterdam praktisch gehandhabt wurde, wie die Wertfestsetzung erfolgte, darüber können wir nur Vermutungen hegen. Wahrscheinlich gaben die Importeure als Wert der eingeführten Waren den Marktpreis derselben am Erzeugungs- oder Verschiffungsort an und rechneten die bis zum Bestimmungshafen erforderlichen Frachten, Versicherungs- und Schiffahrtsgebühren hinzu. Für die zur Aus-

[redacted]

fuhr gelangenden Güter war wohl der Amsterdamer Marktpreis entscheidend, Transport- und sonstige Unkosten einbegriffen.

Wenn auch Klagen über falsche Angaben aus den Jahren 1646/47 unseres Wissens nicht vorliegen, so scheint es uns doch bedenklich, alle im Register gebuchten Werte für absolut einwandfrei zu erklären. Wir sahen, mit welchem Raffinement sich die holländischen Kaufleute lästigen Zöllen gegenüber zu helfen wußten, und möchten daher der Ansicht Ausdruck geben, daß der Umfang des Amsterdamer Mittelmeerhandels beträchtlich größer gewesen ist, als die Tabellen verkünden.

Überdies fehlen unter den Abgangs- und Bestimmungsorten die morgenländischen Häfen vollständig. Zwar gehört die mehrfach erwähnte Insel Kandia im weiteren Sinne zur Levante, doch das Eiland war damals noch eine venezianische Kolonie und nur zum Teil von den Türken erobert. Vielleicht beziehen sich einige der recht häufig wiederkehrenden Buchungen „van“ oder „naar de straat“ auf Smyrna und andere osmanische Handelsplätze. Gleichwohl kann 1646/47 infolge des türkisch-venezianischen Krieges, infolge des geschilderten kommerziellen Verfalles von Syrien und Cypern der Verkehr mit dem Osten nur von ganz geringer Bedeutung gewesen sein.

Wie aus den Tabellen hervorgeht, hat in der Zollrolle nur der Seetransport Berücksichtigung gefunden, während des Überlandhandels mit keinem Worte gedacht wird. Aber stellte er damals noch viel vor? In den von P. J. Blok herausgegebenen „Koopmansadviezen“ findet sich folgende Notiz: „Es gehen viele Waren von hier über **Land** nach Italien und kommen von dort hierher, ja der Verkehr würde noch größer sein, wenn Friede in Deutschland herrschte[1].“ So schrieben holländische Kauf-

[1] Bijdr. en Mededeel., XXI. p. 13. „Daer gaen veel coopmanschappen van hier over landt naer Italien, ende van aldaer hier te lande, ende noch meer als Dutschlandt im vreeden was.“ An einer andern Stelle heißt es: „de negotie op Italien is naest eenige jaren seer vermindert, werdende de fyne waren ten deele over landt gesonden.“ Vgl. auch Geering, Handel und Industrie der Stadt Basel, p. 401, 547 f.

leute 1629. Inzwischen waren weitere 17 Kriegsjahre verstrichen, Schweden und Frankreich in die deutschen Wirren hineingerissen, die Unsicherheit der Verkehrsstraßen hatte im ganzen Reiche zugenommen. Überall hemmten Transitzölle die Durchfuhr von Gütern. Sollte nicht unter diesen bedenklichen Verhältnissen der kluge Amsterdamer Kaufmann den Seeweg bevorzugt haben? War doch trotz Piraten und anderen Schrecknissen des Meeres, trotz der hohen Schiffahrtsgebühren die Seereise weniger gefahrvoll und wesentlich billiger als der Landtransport, dessen Risiko und Kosten nur hochwertige Artikel zu tragen vermochten[1].

Da uns jegliches Beweismaterial fehlt, müssen wir die wichtige Frage offen lassen, ob das Jahr 1646/47 als Norm für den Amsterdamer Straathandel in dieser Epoche gelten kann. Man darf annehmen, daß sich der Verkehr mit Südeuropa während der folgenden Jahre in ähnlicher Weise gestaltet hat, bis dann der Ausbruch des ersten englischen Krieges die westlichen Fahrten der Holländer empfindlich zu stören begann.

Mit Freude ist es zu begrüßen, daß unser Register in einen Zeitraum fällt, in dem Hollands wirtschaftliche und politische Lage die denkbar günstigste war. Und namentlich im Hinblick auf den Mittelmeerverkehr. Der spanische Gegner hatte sein Spiel verloren, er sehnte sich nach Frieden und machte große Anstrengungen, die Löwen am Niederrhein dafür zu gewinnen. Sodann fiel im Oktober 1646 das berüchtigte Raubnest Dünkirchen in die Hände der Franzosen, das den aus- und eingehenden Straatfahrern so schweren Abbruch getan hatte. Andrerseits gab der zwischen Frankreich und den Niederlanden vereinbarte Marinetraktat Kaufleuten und Reedern neuen Mut, Waren und Fahrzeuge ins Mittelmeer zu senden. Auch scheinen die französischen Kaper sowie die Barbaresken die niederländische

---

[1] Vgl. darüber auch E. Gothein, Rheinische Zollkongresse und Handelsprojekte am Ende des 17. Jahrhunderts. (Beiträge zur Geschichte vornehmlich Kölns und der Rheinlande, Festschrift für Gustav v. Mevissen, Köln 1895) p. 383 ff., 389.

[redacted]

Schiffahrt in den Jahren 1646/47 verhältnismäßig in Ruhe gelassen zu haben[1]. Zudem war England durch die Wirren des Bürgerkrieges so vollständig in Anspruch genommen, daß die holländische Handelswelt von dieser Seite keine Schikanen und Gegenwirkungen zu befürchten hatte. Endlich steigerte der Kampf um Kandia die Nachfrage nach Schiffen und Kriegsbedürfnissen in der Lagunenstadt. Kurzum, soweit die allgemeine Lage als maßgebender Faktor in Betracht kommen kann, mögen 1646/47 die Verhältnisse für den Amsterdamer Mittelmeerhandel recht vorteilhaft gewesen sein.

5. Die wichtigsten Import- und Exportartikel.

Wie sich der Verkehr im einzelnen gestaltet hat, ist aus den Tabellen zu ersehen. Von den beiden Listen beansprucht die zweite das größere Interesse. Schon ihr äußerer Umfang deutet darauf hin, daß die holländische Metropole den Mittelmeerländern mehr zu bieten hatte als sie von dort beziehen konnte. Da bei sehr vielen Einträgen der Bestimmungshafen des verschifften Gegenstandes genannt wird, sind wir imstande, die Verteilung der Waren auf die südlichen Verkehrsplätze einigermaßen zu übersehen. In der Einfuhrtabelle dagegen ist die Provenienz einer großen Zahl von Artikeln unsicher. Denn die Angabe des Herkunftsortes hat hier nur imaginären Wert. Er bezeichnet nichts anderes als den im Register eingetragenen Abgangshafen des Schiffes, das die betreffende Ware nach dem Norden brachte.

An der Spitze der Importtabelle stehen Öl, Reis, Südfrüchte und Wein, die bis auf den heutigen Tag Haupterzeugnisse der Mittelmeerländer geblieben sind, wenn auch der italienische Reisbau infolge der ost- und südasiatischen Konkurrenz, infolge der unrationellen Kultur im starken Rückgange begriffen ist. Unter den Südfrüchten fehlen Datteln und Feigen

[1] Wie aus Beilage Nr. X hervorgeht, fügten die Franzosen der Mittelmeerschiffahrt keinen Schaden zu.

gänzlich. Datteln erwähnt auch die von Brugmans herausgegebene Convoiliste von 1667/68 nicht[1], wohl aber Feigen. Ob Korinthen und Rosinen im holländischen Levantehandel eine so dominierende Stellung wie im englischen einnahmen[2], ist schwer zu sagen, da wir gerade über den Verkehr der Niederländer mit den Produktionsgebieten der Korinthen sehr mangelhaft unterrichtet sind. Rosinen bezog man 1646/47 fast durchweg aus Malaga. Eine sichere Handhabe, die Bedeutung dieser Früchte für den holländischen Import zu erkennen, bietet uns nur das Register. In der Wertrubrik der Einfuhrtabelle nehmen die Korinthen nach Öl, Reis und Wein den vierten Platz ein, während Rosinen an sechster Stelle folgen. Wahrscheinlich sandte Amsterdam einen beträchtlichen Teil der getrockneten Früchte nach Deutschland und den baltischen Gebieten. Aber auch England empfing trotz des Korinthenmonopols der Levantekompagnie diese Produkte aus den Niederlanden und zwar durch die Merchant Adventurers, was den Mitgliedern der Kompagnie zu heftigen Beschwerden Veranlasung gab[3].

Neben den oben genannten Erzeugnissen spielt die Einfuhr von Wolle, Baumwolle und namentlich Seide eine bedeutsame Rolle im Amsterdamer Mittelmeerhandel von 1646/47. Die im Register verzeichnete Wolle wird fast ausschließlich spanische Schafwolle gewesen sein, die an Feinheit alle anderen Sorten übertraf und zu Beginn des 17. Jahrhunderts auch in England großen Absatz fand[4]. Von den Niederlanden ward sie nach Hamburg verschickt[5], während Herzogenbusch den Vertrieb nach Brabant, Flandern, Cleve, Jülich und Limburg vermittelte. 1641 betrug der Wollversand von Herzogenbusch 189017 Pfund, 1645 sogar 454720 Pfund[6]). Wenn der Wert der vom 1. Oktober 1667 bis 30. Sept. 1668 in Amsterdam eingegangenen spanischen Wolle auf

---

[1] Bijdr. en Mededeel., XIX. p. 125 ff.
[2] Epstein, The English Lev. Company, Manuskr. p. 56 ff.
[3] Ebenda, p. 57.
[4] Ehrenberg, Hamburg und England, p. 305.
[5] Baasch, Hamburgs Warenhandel, p. 64.
[6] Pringsheim, Beiträge, p. 77.

[redacted]

1 291 050 fl. berechnet wird[1], so offenbart diese Zahl allerdings eine gewaltige Steigerung des Importes seit 1647. Wir dürfen nicht vergessen, daß inzwischen der westfälische Friede geschlossen und die alte Handelsverbindung zwischen Spanien und den Niederlanden zu neuem Leben erwacht war. Ob die Holländer 1646/47 Wolle aus der Levante bezogen oder morgenländische Wolle in italienischen Häfen eingekauft haben, ist aus dem Register nicht zu ersehen.

Unter den drei Rohprodukten Seide, Wolle und Baumwolle weist der letzte Artikel die niedrigsten Ziffern auf. Aus begreiflichen Gründen. In Hollands goldenem Zeitalter war der Baumwollverbrauch noch gering, und im Vergleich zur Woll- und Leinenfabrikation nahm die Baumwollspinnerei- und -weberei eine untergeordnete Stellung in der Textilindustrie ein. Vor dem Ende des 30jährigen Krieges konnte Hollands hausindustrielles Baumwollgewerbe gar nicht daran denken, den Inlandsbedarf an Garn zu decken[2]. Daher mußten große Mengen dieses Gespinstes aus Südeuropa importiert werden. Gleichwohl hatte die aus Syrien und Griechenland bezogene Baumwolle einen schweren Stand auf dem Amsterdamer Markte, weil ihr in dem feineren und weißeren Erzeugnisse Ostindiens eine gefährliche Gegnerschaft erwachsen war.

Wenn Pringsheim die Hugenotten gewissermaßen als Schöpfer der niederländischen Seiden- und Halbseidenindustrie bezeichnet[3], so geht er mit dieser Behauptung entschieden zu weit. Auch vor dem Einzug der französischen Refugiés ward die Seidenweberei in Holland betrieben, und den besten Beweis dafür liefert der Plan des Amsterdamer Seidenwebers Caspar Varlet, 1632 nach Hamburg überzusiedeln und dort das Seidenmachergewerbe einzuführen[4]. Zweifellos fanden die französischen Protestanten eine in der Entwicklung begriffene Seidenindustrie auf holländischem

---

[1] Bijdr. en Mededeel. XIX. p. 181.

[2] Noch heutigen Tages ist Holland auf Bezug fremder Garne angewiesen.

[3] Beiträge, p. 33.

[4] Vgl. darüber Baasch, Hamburgs Warenhandel, p. 69 f.

Boden vor, die sie dann neu belebten und zu hohem Ansehen brachten.

Wollte man aus dem starken Rohseidenimport des Jahres 1646/47 Schlüsse auf die Bedeutung der Amsterdamer Seidenweberei ziehen, so würde sich jedenfalls ein falsches Resultat ergeben. Denn Seide ward auch bei der Herstellung von Sayen und Bayen sowie billigeren Wollstoffen verwandt. Ebensowenig können wir den Nachweis liefern, daß die in der zweiten Tabelle vorkommenden Seidenzeuge[1] holländischen Ursprungs gewesen sind. Der mit silbernen und goldenen Blumen durchwirkte Atlasstoff entstammte vielleicht einer französischen Weberei. Ja, wer vermag zu sagen, ob es sich bei diesem Fabrikate nicht um ein indisches oder persisches Erzeugnis handelte, das die ostindische Kompagnie importiert hatte.

Die wenig hervorragende Stellung der italienischen Seidenwaren in der Einfuhrliste darf uns nicht zu der Annahme verleiten, als hätten diese Gewebe im 17. Jahrhundert ihre alte Beliebtheit in den Niederlanden eingebüßt. Wohl war die Blütezeit der genuesischen und venezianischen Seidenindustrie vorüber[2], und Lyon der erste Seidenmarkt Europas geworden. Aber noch immer fanden italienische Stoffe lebhafte Nachfrage auf den niederländischen Märkten und gingen von hier nach Deutschland und den Ostseegebieten weiter. In früheren Zeiten hatte Holland auch Großbritannien damit versorgt. Doch das Geschäft war mehr und mehr zum Stillstand gekommen, seitdem die Engländer selbst Seidenwaren aus Italien importierten[3].

---

[1] Bei den Bourette- und Changeantstoffen sind wir im Zweifel, ob diese Artikel zu den Woll- oder Seidengeweben gehören.

[2] Für die Glanztage der italienischen Seidenindustrie vergl. H. Sieveking, Die Genueser Seidenindustrie im 15. u. 16. Jahrh. i. Schmollers Jahrb. N. F. B. XXI. p. 119 ff. — R. Graf Broglio d'Ajano, Die venezianische Seidenindustrie etc. (Müncher volkswirtsch. Studien 2). Über die Entwicklung der französischen Textilindustrie enthält der Aufsatz von G. Fagniez, L'industrie en France sous Henri IV. Revue historique 1883. B. XXIII. p. 75 ff., 249 ff. sehr beachtenswerte Mitteilungen.

[3] Bijdr. en Mededeel. XXI. p. 75.

Es würde zu weit führen, wollten wir hier alle im Einfuhrregister verzeichneten Artikel der Reihe nach besprechen und Mutmaßungen über ihre Provenienz äußern. Bei den meisten Waren reden die Zahlen eine so eindringliche Sprache, daß jeder Zusatz überflüssig erscheint. Leider läßt sich aus den Eintragungen nicht feststellen, welche Produkte levantischen Ursprungs gewesen sind. Mit absoluter Sicherheit können wir es von den Teppichen sowie von allen unter der Rubrik „Kamelot und Leinenstoffe" vereinigten Geweben annehmen, die teilweise auch als türkische Erzeugnisse bezeichnet sind. Ebenso müssen Galläpfel und Drogen zu den morgenländischen Waren gerechnet werden. Ob einige Partien der 1646/47 nach Amsterdam versandten Seide aus Tripolis (in Syrien), Beirut oder Saida stammten, bleibt dahingestellt. Jedenfalls offenbaren die Tabellen, daß der Einkauf der morgenländischen Waren vornehmlich in Livorno und Marseille geschah.

Aus der fast unübersehbaren Menge der Exportartikel ragt der Pfeffer turmhoch hervor. Ungefähr 25 % der Totalausfuhr entfallen auf ihn, und die Höhe der Wertziffer wird von keiner anderen Ware oder Warengruppe auch nur annähernd erreicht. Neben dem Pfeffer spielen Ingwer, Muskatnüsse, Nelken und die übrigen indischen Spezereien eine ganz bescheidene Rolle. Wir brauchen die gewaltige kommerzielle Umwälzung, die sich seit der Entdeckung des indischen Seeweges und der Einverleibung Ägyptens in das osmanische Reich im Laufe des 16. Jahrhunderts vollzogen hatte, nicht näher zu schildern. Die Erbin der Italiener und Portugiesen war die niederländisch-ostindische Kompagnie geworden. Amsterdam bildete das Zentrum des Gewürzhandels und versorgte nun den Süden mit den köstlichen Spezereien, die einst der Norden von den Mittelmeervölkern empfangen hatte[1].

---

[1] Über die Bedeutung des Pfeffers und des Pfefferhandels im Mittelalter siehe vor allem: W. Heyd, Levantehandel II. p. 443, 684 ff., A. Schaube, Handelsgesch. d. rom. Völker d. Mittelmeergebietes, p. 163 und passim. Stieda, Hans. venez. Handelsbeziehungen, p. 103, Geering, Cölns Kolonialwarenhandel vor 400 Jahren. (Mitt. a. d. Stadtarchiv

Da im Register der Preis von 1 Pfund Pfeffer fast immer der gleiche ist, scheinen die Holländer 1646/47 nur eine bestimmte Sorte, und zweifellos schwarzen Pfeffer, nach dem Mittelmeergebiet exportiert zu haben. Auch der billigere lange Pfeffer erschien auf dem Amsterdamer Markte[1]. In wie großen Mengen aber weißer Pfeffer zu dieser Zeit importiert ward, entzieht sich unserer Kenntnis. Den in den Hamburger Schifferbüchern erwähnten „bresil peper“ haben wir im niederländischen Mittelmeerhandel vor 1650 nicht angetroffen[2].

Unter den Ausfuhrartikeln folgen dem Pfeffer der Bedeutung nach die Gewebe, von denen die Wollstoffe und die Erzeugnisse der Leinenindustrie am häufigsten genannt werden. An der Spitze beider Gruppen stehen merkwürdigerweise fremde, d. h. nicht holländische Fabrikate, hier die Sayen aus Hondschoote, dort das vornehmlich in Nordfrankreich und in den wallonischen Provinzen hergestellte Kammertuch (Cambric), das gegen Ende des Jahrhunderts nachweislich auch in Overijssel

---

v. Cöln, Heft 11) p. 61. Ehrenberg, Zeitalter der Fugger II. p. 14, Peschel, Deutsche Vierteljahrsschrift 1855, Heft 3, p. 212.

Den Pfefferimport der ostindischen Kompagnie ersehen wir (leider nur für einige Jahre) aus dem Meteranus novus III. p. 51, 554 f., 682. IV. p. 383, 437. Danach kamen — um einige Beispiele aus den 20er und 30er Jahren des 17. Jahrhunderts anzuführen — folgende Pfeffermengen nach Holland:

1629	39 797 Säcke (à 56 Pf.)	=	2 228 632 Pf.
	ferner	=	72 000 „
1634		=	3 276 333 „
	langer Pfeffer	=	2 278 „
1635		=	2 180 067 „

30 Pikol langer Pfeffer
(1 Pikol = etwa 62 1/2 Kilo.)

Wenn 1646/47 = 1 016 225 Pf. nach dem Mittelmeergebiet exportiert wurden, so würde das — verglichen mit der Pfeffereinfuhr von 1634 — der dritte Teil des ganzen Importes gewesen sein.

[1] Nanninga Uitterdyk, Kamper Handelshuis, Einleitung p. LXXI. Über langen Pfeffer ferner Heyd, II. p. 640, Stieda p. 103.

[2] Baasch, Warenhandel p. 100.

gewoben ward[1]. Es ist zweifelhaft, ob wir darin eine rein zufällige Erscheinung zu sehen haben, und ob es sich bei den eben genannten Sayen wirklich um flandrische Gewebe handelt. Die alte vlämische Weberkunst hatte während des Krieges eine neue Heimat in Haarlem, Leiden, Delft und anderen Orten gefunden, die Emigranten waren die Lehrer der Holländer geworden. Sollten da nicht diese Stoffe den alten Namen behalten haben, unter dem sie sich früher so großer Beliebtheit erfreuten? Wir müssen die Frage unbeantwortet lassen, denn es steht andrerseits fest, daß Holland flandrische Textilwaren in großer Zahl importierte. Das beweisen uns einmal die Convoilisten von 1625[2] und 1667/68, die über die Mannigfaltigkeit des niederländischen Warenverkehrs den besten Aufschluß geben, sowie eines der für die Kenntnis des Handels jener Zeit so wichtigen kaufmännischen Gutachten in den „Bijdragen en Mededeelingen“ [3]).

Um die Mitte des 17. Jahrhunderts stand die niederländische Textilindustrie noch keineswegs auf ihrem Höhepunkte, sie hatte mit der grandiosen Entwicklung des Handels nicht gleichen Schritt gehalten. Noch beherrschte der Kleinbetrieb das ganze Gewerbe, noch fehlten die großen Fabriken. „Das Handwerk blieb in den Fesseln der Gilden, die Hausindustrie in den Banden der Hallen“[4]. Erst in den letzten beiden Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts trat der große Umschwung ein, als die Aufhebung des Ediktes von Nantes der niederländischen Weberei neue Arbeitskräfte zuführte. Da schüttelte man das Joch des Gildenzwanges ab und bahnte der Großindustrie den Weg.

Der größte Teil der Cambricstoffe kam ungebleicht nach Haarlem, um auf den dortigen Linnenbleichen „blanchiert“ zu werden. Auch die flandrischen Wollwaren und englischen Bayen[5] wurden ungefärbt und ohne Appretur importiert, weil das Plakat

---

[1] Bijdr. en Mededeel., XXIV. p. 269.
[2] J. Tjassens, Zeepolitie d. ver. Nederl. Beilage III. p. 112 ff.
[3] XXI. p. 18 f.
[4] Pringsheim, Beiträge, p. 32.
[5] Anderson, History of Commerce, II. p. 220.

von 1614 die Einfuhr gefärbter und bereiteter Zeuge streng untersagt hatte. Mit Recht bemerkt Kernkamp, aus den zahlreichen Erneuerungen des Ediktes gehe deutlich genug hervor, wie wenig sich die Holländer um das Verbot zu kümmern pflegten[1].

Im Vergleich zur flandrischen ist die englische Textilindustrie nur mit kleinen Posten im Register vertreten. Ob die Bayen und Sayen sowie die 16 Ellen englischen Tuches aus dem Court der Merchant Adventurers in Rotterdam stammten oder von freien englischen Kaufleuten, den sogenannten „Entreloopers" nach Holland gebracht waren[2], läßt sich nicht mehr feststellen. Im Amsterdamer Mittelmeerhandel des 17. Jahrhunderts traten die englischen Wollwaren sehr zurück, weil das Inselreich mit dem Süden in direkter Verbindung stand, und die englische Levantekompagnie den Vertrieb der Landesprodukte als ihr Monopol ansah.

Daß deutsche Erzeugnisse so wenig in der Tabelle auftreten, muß in erster Linie den Wirkungen des langen Krieges zugeschrieben werden. Dazu kamen die geradezu jammervollen Transportverhältnisse. Bestanden doch auf dem Rheine, um nur ein Beispiel zu nennen, nicht weniger als „32 anerkannte Zölle von Straßburg bis zur holländischen Grenze"[3]. Infolge der vielen Zollschranken und der exorbitant hohen Frachtkosten, die der Überlandhandel erforderte, nahm ein Teil der deutschen Textilwaren seinen Weg über Hamburg. Von der schlesischen Leinwand ist es bekannt[4], und vielleicht liegt uns in dem „deutschen

---

[1] G. W. Kernkamp, De Droogscheerders-Synode. Een bijdrage tot de geschiedenis van de lakenindustrie in Holland in de 17. en 18 eeuw, Brugmans, Historisch Leesboek p. 293.

[2] Über den Aufenthalt d. Merchant Adventurers in Holland vgl. namentlich: Te Lintum, De Merchant Adventurers in de Nederlanden. (1905). S. van Brakel Gz., Entwicklung und Organisation der Merchant Adventurers. Vierteljahrsschr. f. Sozial- und Wirtschaftsgesch. V. p. 401 ff.

[3] Gothein, Gesch. d. Rheinschiffahrt, p. 3 f.

[4] L. Brentano, Über d. grundherrlichen Charakter d. hausindustriellen Leinengewerbes in Schlesien, Zeitschr. f. Sozial- und Wirtschaftsgesch. I. p. 330.

[redacted]

Leinen“ des Registers ein Produkt schlesischer Weberkunst vor. Zweifellos sind manche der als holländische Leinwand gebuchten Stoffe in der Bielefelder, Osnabrücker und Lüneburger Gegend gewebt oder im Wuppertale gebleicht worden[1]. Aus den Aufzeichnungen des Elberfelder Theologen Kaspar Sibelius, der 1658 als Prediger in Deventer starb, erfahren wir, daß Elberfelder Leinenbänder keine seltene Erscheinung auf dem Amsterdamer Markte waren[2], und daß sie von dort vielfach nach Frankreich, Spanien und den beiden Indien ausgeführt wurden.

Leider hat man im Register nur gelegentlich den Erzeugungsort der holländischen Gewebe eingetragen. Wäre es regelmäßig geschehen, so hätten wir einen interessanten Beitrag zur Geschichte der niederländischen Textilindustrie liefern können. Mehrfach wird Leiden, die Zentrale der holländischen Tuchfabrikation, ausdrücklich genannt, während uns die „Koopmansadviezen“ lehren, daß „legaturen, noppen und smallen“ vornehmlich in Haarlem hergestellt wurden[3]. Haarlem war bekanntlich auch der Hauptsitz der Leinenweberei, und neben Leiden nahmen Delft sowie Gouda einen hervorragenden Platz im Sayen- und Raschgewerbe ein[4]. Aber die Lakenindustrie der Provinz Holland besaß keine ungefährliche Rivalin an der Tuchweberei der Generalitätslande, und das Bestreben der holländischen Fabrikanten, Brabant den Wettbewerb möglichst zu erschweren, führte 1647 zur Übergabe einer Denkschrift an die Hochmögenden, deren Wortlaut Pringsheim veröffentlicht hat[5]. Wir verdanken dieser Remonstranz wertvolle Aufschlüsse und ersehen aus ihr daß Tilburg, Eindhoven, Boxtel und eine ganze Anzahl kleinerer

---

[1] Darüber besonders E. Hornung, Entwicklung und Niedergang der hannoverschen Leinwandindustrie (Hannover 1905).

[2] Zeitschr. d. Bergischen Geschichtsver. XXVII. p. 195. Über Sibelius XXVIII. p. 211 ff. Vgl. auch die Mitteilungen von J. V. Bredt, Die Lohnindustrie (Berlin 1905) p. 14 f.

[3] Bijdr. en Mededeel. XXI. p. 41.

[4] P. de la Court, Het Welvaren van Leyden, Beilage J. p. 208 ff.

[5] Beiträge, p. 75 ff.

Plätze in der „Meierij“[1] an der brabantischen Tuchweberei beteiligt waren. Während in diesen Orten früher nur gröbere Stoffe hergestellt wurden, begannen die Weber in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts auch feine Tücher zu verfertigen und kauften zu diesem Zwecke große Mengen von spanischer Wolle in der Provinz Holland auf. Infolge der niedrigen Arbeitslöhne konnten die Brabanter sehr viel billiger als ihre Leidener Konkurrenten produzieren und machten daher gute Geschäfte. Die Folge war, daß holländische Fabrikanten ebenfalls spanische Wolle nach den südlich der Maas gelegenen Gebieten sandten und dort „Leidener Tuche“ weben ließen. Wir können im Rahmen dieser Betrachtungen nicht näher auf die Entwicklungsgeschichte der Tuchindustrie eingehen. Nur ein Punkt bedarf noch der Erwähnung. Trotz der Schriften von Orlers, Mieris, de la Court und Luzac, trotz der Arbeiten von Blok, Dozy[2], Kernkamp, Pringsheim u. a., die Bausteine zur industriellen Geschichte der Republik zusammengetragen haben, bleibt auf diesem Gebiete viel zu tun übrig, namentlich in bezug auf die technische Entwicklung. Und wir meinen, daß vor allem die Haarlemer Leinenindustrie größere Aufmerksamkeit verdient, als ihr bisher zuteil geworden ist.

Auch für den Lederhandel jener Tage, sowie für Import und Export von Fellen, Häuten und Rauchwaren ist aus dem Register mancherlei zu lernen. Die in der Einfuhrliste erwähnten „Besaen-“ und Korduanleder sind wahrscheinlich morgenländische Erzeugnisse gewesen[3], während wir bei dem spanischen Leder

---

[1] Die Landschaft zwischen Tilburg und Helmond, südlich von Herzogenbusch.

[2] J. J. Orlers, Beschryving der stad Leyden, Fr. Mieris, Beschryving der stad Leyden, P. J. Blok, Eene hollandsche stad onder de bourgondisch-oostenrykschen heerschappy 1884, Dozy, Overzicht van de geschiedenis der Leidsche nijverheid 1889. Wir möchten hier auch auf einen Aufsatz von H. E. van Gelder über die Haager „draperye“ in der Zeitschr. Die Haghe 1907 p. 229 ff. aufmerksam machen.

[3] Noch im 18. Jahrhundert kam farbiger Korduan aus der Levante. Koophandel van Amsterdam II. p. 762, 774.

[redacted]

der ersten Tabelle im Zweifel sind, ob uns hier ein iberisches Produkt vorliegt. Sogenannte Spanisch-Lederfabrikanten gab es an vielen Orten, sie befanden sich auch in Amsterdam, wo zu gleicher Zeit die Sämischgerberei in nicht geringem Umfange betrieben ward. 1621 vereinigte man die „zeemleerbereiders“ zu einer Gilde[1]. Obwohl das Waschleder (Sämischleder) kein unbedeutender Artikel im südlichen Handelsverkehre war, so wurden doch von allen Ledersorten russische Juchten am stärksten auf den Mittelmeermärkten begehrt. Für diesen Gegenstand bildete damals Amsterdam den großen Stapelplatz, und noch im 18. Jahrhundert genoß die Stadt den Ruf, daß dort „Moscovittische Juchten mit avantage zu erhalten“ seien[2].

Die an sich weniger hervortretenden Häute des Ausfuhrregisters werden gleichfalls russischen Ursprungs gewesen sein, was wir ohne Bedenken von dem Pelzwerk der zweiten Tabelle annehmen dürfen. Größere Schwierigkeiten bereitet die Bestimmung der Herkunft und Beschaffenheit des aus dem Mittelmeergebiet eingeführten Grauwerks. Wir haben darunter entweder Wildpelze aus Ungarn und den Balkanländern oder Schafpelze, Lammfelle und Schmaschen zu verstehen, die Persien, einzelne Gebiete von Südrußland und hauptsächlich Spanien lieferten. Mit Recht denkt Höhlbaum bei den „Hispanschen fellen“ im Buche Weinsberg an Merinoschafpelze[3], und die Convoiliste von 1667/68 rechnet zum Pelzwerk auch die kleinen „romanischen“ Felle[4].

Getreide und Schiffsbaumaterialien, die schon im niederländisch-spanischen Verkehr des 16. Jahrhunderts eine dominierende Stellung eingenommen hatten, fehlen in der bunten Musterkarte des Ausfuhrregisters nicht. Was der Getreidehandel für die

---

[1] Ravesteijn, Ontwikkel. van Amsterdam, p. 121.

[2] Heyne, Der mit Nutzen klüglich handelnde neue Handelsman usw. (Frankfurt und Leipzig 1725) p. 1. Angezogen von Baasch, Hamburgs Warenhandel, p. 72. Anm. 1.

[3] B. II. p. 376, 392 (Publ. d. Gesellsch. f. Rhein. Geschichtskunde IV.)

[4] Bijdr. en Mededeel. XIX. p. 169.

Niederlande und speziell für Amsterdam bedeutete, braucht hier nicht näher erörtert zu werden. Naudé hat der holländischen Gedreidehandelspolitik in seinem bekannten Werke ein besonderes Kapitel gewidmet, worin er ein klares Bild der Entwicklung gibt. Wenn die Ausführungen den Getreideexport nach den Mittelmeerländern weniger berücksichtigen, so trägt der Mangel an zuverlässigem Material Schuld daran.

Amsterdam war in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts das Kornmagazin Europas. Zwar wurde in manchen Gebieten von Spanien und Italien noch Korn gebaut, aber die Produktion hielt sich, wie erwähnt, in so bescheidenen Grenzen, daß die Bewohner beider Länder auf den Import über See angewiesen blieben. Allerdings führte der Kirchenstaat in den 80er Jahren des 16. Jahrhunderts für 500 000 Scudi Getreide aus[1]. Hungersnöte und Teuerungen, unter denen besonders Italien zu leiden hatte, vermehrten die Abhängigkeit von fremder Zufuhr. Wir haben bereits bei der Besprechung der türkischen Kornexportverbote gesehen, wie Italiener, Juden und auf der apenninischen Halbinsel ansässige Kaufleute anderer Staaten Getreide in der Levante und im griechischen Archipel aufkaufen ließen, um es dann für teures Geld wieder feilzubieten.

Vergleicht man den Amsterdamer Kornexport von 1646/47 mit den Lastenziffern des Hamburger Getreideimportes[2] während der 20er und 30er Jahre des 17. Jahrhunderts oder besser noch mit den Zahlen der Danziger Kornausfuhr von 1648, 49 und 50[3], so machen die von Amsterdam nach Italien versandten Roggen- und Weizenmengen keinen imponierenden Eindruck. Eine Erklärung dafür wird sich schwerlich geben lassen, und ebensowenig können wir die Ursachen dieser Erscheinung heute noch feststellen. Berichte über die Stärke der Einfuhr aus den baltischen Ländern, über den Kornumsatz Amsterdams im genannten Jahre sind unseres Wissens nicht mehr vorhanden. Auch

---

[1] Ranke, Päpste, I. p. 248. Nach der Relation des Giovanni Gritti.
[2] Baasch, Hamburgs Warenhandel, p. 40 ff.
[3] Naudé, Getreidehandelspolitik, p. 373.

[redacted]

fehlen Nachrichten von der Getreidezufuhr der Hansen und Engländer, und es ist unsicher, ob die italienischen Gebiete Korn aus den östlichen Mittelmeerländern erhalten haben. Ohne Zweifel würde es ein gewagtes Experiment sein, wollten wir aus den in der zweiten Tabelle berechneten Durchschnittspreisen von Roggen und Weizen Schlüsse auf den Ernteausfall des Jahres ziehen. Soviel steht aber fest, angesichts der Lobpreisungen zeitgenössischer Schriftsteller, die den Kornexport nach Italien als ein sehr bedeutendes Geschäft hinstellen, bereiten uns die Wertziffern des 1646/47 von Amsterdam ausgeführten Getreides eine nicht geringe Enttäuschung.

Leider bricht das Register in dem Augenblicke ab, wo wir die italienischen Marktverhältnisse besser übersehen können. 1647 wurde die Halbinsel von einer schweren Teuerung[1] heimgesucht, die noch im folgenden Jahre anhielt. In einem Schreiben vom 11. April 1648 teilt der niederländische Konsul in Genua den Generalstaaten mit, daß zwischen 26. März und 8. April 23 holländische Kauffahrer mit Roggen, Weizen, Bohnen und Erbsen beladen im Hafen von Genua eintrafen. 9 oder 10 dieser Schiffe waren für Rechnung des Magistrats der Stadt gekommen, andere im Auftrage einiger Kaufleute, während die übrigen die Hoffnung auf reichen Gewinn nach Genua getrieben hatte. Mit Sehnsucht habe man ihre Ankunft erwartet, bemerkt der Konsul, denn in den umliegenden Dörfern, ja in der Stadt selbst seien viele Leute vor Hunger gestorben. Unglücklicherweise verschweigt der Bericht die Lastenzahl der gelöschten Cerealien und Hülsenfrüchte, so daß wir keinen Vergleich mit den Ziffern des Registers anstellen können.

Zur Gruppe der Schiffsbaumaterialien sind wohl Teer, Hanf sowie einzelne der unter Metallen und Metallfabrikaten zusammengestellten Waren hinzuzurechnen. Da diese Produkte auch anderen Zwecken dienten, haben wir von ihrer Einreihung in die Schiffsbauartikel Abstand genommen. Fast alle zum Bau und zur Ausrüstung der Fahrzeuge erforderlichen Gegenstände kamen aus

---

[1] Ebenda, p. 149.

Norwegen und den Ostseeländern und wurden über Amsterdam nach dem Süden versandt. In unserer Zoll-Liste treten, wie bereits hervorgehoben, Marseille und Toulon als Hauptabnehmer der Schiffs- und Kriegsmaterialien auf. Wenn auch durch den Marinetraktat die Spannung zwischen Holland und den französischen Kapern für den Augenblick beseitigt war und keine Beschlagnahmen vorfielen, so liefert das Register doch den Beweis, daß die Niederländer ihren gefährlichsten Gegnern im Mittelmeergebiet selbst die Waffe in die Hand gaben, mit der die Piraten nachher der holländischen Handelsschiffahrt Abbruch taten. Masten, Anker, Dielen, Tauwerk, Kartuschen, Kugeln, Pulver und Salpeter verkaufte man 1646/47 nach Marseille und Toulon, und es ist kaum zu bezweifeln, daß sehr hohe Preise dafür gezahlt wurden. Denn bei derartigen Geschäften überwogen die materiellen Interessen die Vaterlandsliebe. Dem blinkenden Golde gegenüber kannte der Kaufmann keine Rücksichten auf das Wohl und Wehe seiner Mitbürger. Das lehrt die Geschichte des Mittelmeerhandels ebenso deutlich wie die der niederländisch-ostindischen Kompagnie.

Wir haben in den obigen Darlegungen die Hauptimport- und -exportartikel einer Prüfung unterzogen und den Versuch gemacht, ihre Stellung im südeuropäischen Verkehr Amsterdams zu charakterisieren. Es mag hinzugefügt werden, daß Fische als Fastenspeise stets auf starken Absatz rechnen durften, daß Farben wie Farbstoffe auf den Märkten des Mittelmeergebietes lebhafte Nachfrage fanden. Ganz besonders der Indigo, der noch während der ersten beiden Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts eine wichtige Rolle im Exporthandel Aleppos gespielt hatte. Als aber die ostindische Kompagnie ebenfalls Indigo zu importieren begann und die kommerziellen Verhältnisse Syriens andere wurden, hörte der Versand dieses Farbstoffes von Haleb nach den Niederlanden ganz auf.

[redacted]

6. Kolli, Gebinde, Maße, Stückzahlen und Gewichte der eingetragenen Waren.

Die Rubrik „Anzahl der Kolli“ umfaßt alle diejenigen Begriffe, die kein „bestimmtes Maß oder Gewicht, sondern nur die Art der Verpackung“ bezeichnen [1]. Kisten, Ballen, Packen, Säcke, Körbe und Partien erscheinen in dieser Gruppe am häufigsten und zwar bei ganz verschiedenen Warengattungen. Tabak, Wachs und Kannevas wurden bisweilen in Rollen verschickt, während wir Packrollen nur bei deutschem Kannevas erwähnt finden. Holländische Leinwand kam auch in Trommeln zum Versand. Vereinzelt auftretende Ausdrücke sind Büschel bei Drogen, Bündel bei Hanf. Unter den im Einfuhrregister als Kolli gebuchten Tafeln [2] hat man wohl hölzerne oder aus anderem Material verfertigte Platten zu verstehen, um die der betreffende Stoff aufgewickelt wurde [3]. Koffer dienten gewöhnlich zur Versendung von Kleidern. Da die in den Tabellen sehr oft vorkommenden Fässer und Tonnen nicht immer als Flüssigkeitsmaße anzusehen sind und vielfach nur die Verpackungsart bezeichnen, wählten wir die Überschrift „Gebinde und Maße“, um eine Trennung der Gefäße zu vermeiden und die ohnehin schon reichlich bedachte Rubrik der Kolli zu entlasten. Der Rechnungsführer hat die Südweine nach Fässern, Boten, Pipen und Ankern eingetragen, Branntwein dagegen nach Boten, Stückfässern und Vierteln. Die Maße der französischen Weine lernen wir aus dem Register nicht kennen, weil der Export über Amsterdam nur 2 Ohm betrug. Öl kam schon zur Zeit Vickos von Geldersen in Pipen, das Bruttogewicht der Pipe war seinem Handlungsbuch zufolge 850 Pfund [4]. Baasch macht auf eine Stelle in Valentin Heins „Gazophylacium“ aufmerksam, wonach die Pipe 820 Pfund netto

---

[1] Nach Nirrnheim, Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen, Einleitung p. LXXVI.

[2] Vgl. Artikel „magayers“ auf S. 250.

[3] Zwei Tafeln enthielten zusammen 80 Stück.

[4] Nirrnheim, Einleitung p. LXII, LXXVIII. Über Oliepipen auch D. Schäfer, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1879, p. 100 ff.

wog[1]. Wieweit diese Bestimmungen für den Amsterdamer Ölhandel des 17. Jahrhunderts in Betracht kommen, bleibt dahingestellt. Aus den Durchschnittspreisen des spanischen Weines lassen sich sichere Schlüsse auf das Verhältnis der einzelnen Weinmasse zueinander ziehen. Das Faß erscheint danach als größtes Gefäß. Bereits im 14. Jahrhundert entsprach es 2 Pipen[2], und nach einer Zollrolle von 1548 kamen auf eine Pipe 2 Oxhoft[3]. Staring, dessen mathematisch genau berechneten Tabellen einen guten Überblick über Maße, Gewichte und Münzen von Gegenwart und Vergangenheit gewähren, stellt folgende Formeln auf[4]:

1 Amsterdamer Faß = 4 Oxhoft = 6 Ohm = 24 Anker oder auf heutiges Maß übertragen = 931,34 Liter.

1 Amsterdamer Anker = 2 steekan = 16 stoop = 32 kruik (mingel) = 64 pint = 256 mutsje = 44 gewöhnliche Flaschen = 38,806 Liter.

Ob der Rauminhalt von Pipen und Boten damals der gleiche war, oder ob man Faß und Bote wie in der Zollrolle von 1548[5] auf ein und dieselbe Stufe stellte, ist aus dem Register nicht zu ersehen. Eine Berechnung der Pipe findet sich in Adrien van der Guchts Cyfer bouk von 1569[6]. Hier heißt es: 1 Pipe = 11 zesters, een zester 4 schreven of 16 stoopen; een schreve 4 stoopen of ghelten; een stoop 2 potten of kannen; een pot 2 pynten.

Bei den Stückfässern haben wir zweifellos an Gefäße von unbestimmter Größe zu denken, was schon aus folgendem Beispiel des Registers erhellt. Der Inhalt von drei aus Majorka gekommenen Stückfässern Branntwein betrug 160 Viertel, während

---

[1] Hamburgs Warenhandel, p. 60, Anm. 3.

[2] Nirrnheim, Einleitung p. LXXVIII.

[3] Baasch, Warenhandel, p. 54.

[4] De binnen- en buitenlandschen Maten, Gewichten en Munten, p. 15 f.

[5] Baasch, Warenhandel, p. 54.

[6] Gilliodts van Severen, Inventaire des chartes de Bruges. Première série. Glossaire flamand p. 497. Angezogen von Nirrnheim, Einleitung p. LXXVIII.

elf andere ebenfalls aus dem Süden bezogene Stückfässer Branntwein zusammen nur 400 Viertel enthielten. Stückfässer und Boten begegnen uns als Verpackungsgegenstände noch einmal bei Korinthen.

Nach Vierteln und Sechszehnteln wurde Butter gemessen. Jedes Viertel Butter, bemerkt Isaac Le Long, müsse mit Faß 80 Pfund wiegen. Dagegen betrage das Gewicht von einem Viertel Butter aus Leiden 80 Pfund ohne Faß[1].

Das oft genannte Quart oder Quartel — es tritt übrigens auch in den Warenlisten der Hamburger Schifferbücher stark hervor — bedeutet ein Viertelfaß. Noch heutigen Tages wird das Quart als Flüssigkeitsmaß in England verwandt = $^1/_4$ Gallon = 1,136 Liter. Als Kuriosum mag Erwähnung finden, daß man Fässer und Quarteln sogar zur Verpackung von Leinwand und Wollstoffen verwandte[2].

Schmaltonnen dienten zum Versand von Fischen und Fleisch. Über Stockfischkippen ist an der betreffende Stelle in der Exportliste das Notwendige gesagt worden. „Kinnetjes" und halbe kinnetjes kommen im Register bei Heringen und Lachs vor, es sind Bezeichnungen für $^1/_8$- und $^1/_{16}$-Tonnen, also ganz winzige Gefäße.

In der Reihe der übrigen Inhaltsmaße steht die Last[3] obenan. Getreide, Hülsenfrüchte, Leinsamen, Heringe und Teer werden in den Tabellen nach Lasten aufgeführt. Eine Amsterdamer Kornlast entsprach der Danziger, Elbinger und Königsberger Getreidelast und kam 56 $^1/_2$ alten preußischen Scheffeln gleich[4]. Das Verhältnis der kleineren Kornmaße zur Amsterdamer Last ergibt sich aus den Aufstellungen von Le Long und Ricard, die freilich einer viel späteren Zeit angehören. Man

---

[1] De Koophandel van Amsterdam, I. p. 443.

[2] In derartigen Gefäßen kamen auch Kattun und englische Laken nach Hamburg, Baasch, Warenhandel p. 66.

[3] Vgl. auch die Besprechung der Schiffslast auf S. 178.

[4] Naudé, Getreidehandelspolitik, passim. Er hat seine Bestimmung der Kornlast dem Handbuch Samuel Ricards II. p. 75, p. 381 entnommen.

darf, ohne das Gebiet gewagter Hypothesen zu betreten, bei dem konservativen Charakter des Amsterdamer Handels annehmen, daß diese Maße von 1648 bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts kaum große Veränderungen erfahren haben. Le Long und Ricard teilen die Amsterdamer Last folgendermaßen ein:

1 Amsterdamer Last = 21 $^{3}/_{5}$ Tonnen = 27 Mudden = 26 Säcke = 108 Scheffel = 432 Viertelfässer = 3456 „Kops"[1].

Da die Last zugleich ein reiner Gewichtsbegriff ist, berechnen beide Schriftsteller auch die Pfundzahlen, freilich mit geringen Abweichungen.

	Nach Le Long:	Nach Ricard[2]:
1 Last Weizen	= 4600/4800 Pf.	4500 Pf.
1 „ Roggen	= 4000/4200 „	4000/4100 „
1 „ Gerste	= 3200/3400 „	—

Die Heringslast betrug 12, die Last Teer 13 Tonnen[3]. Für Hülsenfrüchte und Leinsamen galten wohl die genannten Kornmaße.

Auch über die Elle und ihre Verwendung in Holland macht Le Long beachtenswerte Mitteilungen. Man pflegte in Amsterdam zwei verschiedene Ellenmaße zu gebrauchen, einmal die Amsterdamer Elle = 26 $^{1}/_{2}$ Zoll, zweitens die vlämische oder Brabanter Elle = 27 $^{1}/_{2}$ Zoll[4].

Wonach nun die im Register eingetragenen Gewebe — leider wird die Anzahl der Ellen nur ganz vereinzelt angegeben — gemessen sind, vermögen wir nicht zu sagen. Staring setzt die

Amsterdamer Elle = 0,68781 m[5]
die Brabanter „ = 0,69230 „
danach 1 m = 1,4535 Amsterdamer Ellen,
= 1,4444 Brabanter „

[1] De Koophandel, I. p. 284. Ricard, Handbuch II. p. 36.
[2] De Koophandel, I. p. 252. Ricard, Handbuch II. p. 36.
[3] Ricard, Handb. II. p. 39.
[4] De Koophandel, I. p. 439.
[5] Tabellen, p. 10. Das Längenmaß der Brabanter Elle berechnet Ehrenberg, Hamburg und England, p. 268. Anm. 54 auf 0,691 m.

[redacted]

Seit 1821 besteht in den Niederlanden zwischen Meter und Elle kein Unterschied mehr. Wie die Vergleichstabelle Le Longs erkennen läßt, waren 100 Amsterdamer Ellen = 120 Ellen in Hamburg und Lübeck[1].

Bei deutscher Leinwand tritt im Register manchmal die Doppelelle als Längenmaß auf, nach der in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts englisches Leinen verkauft ward. Und zwar entsprachen 100 Hamburger Schmalellen 49 englischen Doppelellen[2].

Die Kohlenmaße des Registers sind „hoed“ und „saltaer“. 1 Amsterdamer „hoed“ enthielt etwa 1172,4 Liter, während der „saltaer“ 1 englischem chaldron = 1308,215 Litern gleichkam.

Die Stückzahl hat der Rechnungsführer bei sehr vielen Artikeln notiert. Es mag genügen, die wichtigsten stückweis angegebenen Waren kurz zu rekapitulieren: Gewebe, Häute, Hölzer, Leder, Metalle, Metallfabrikate und Schiffsausrüstungsgegenstände. Per Dutzend verzollte man Leder, Federkiele, Elberfelder Bänder und Nadeln. Obwohl diese Buchungen wertvolle Hilfsmittel bieten, den Umfang des Amsterdamer Mittelmeerhandels im einzelnen festzustellen, so lassen sich aus ihnen allein keine Schlüsse auf Länge, Breite und Beschaffenheit der Seiden-, Woll- und Leinenstoffe ziehen. Daß recht verschiedenartige Qualitäten aus- und eingingen, beweisen die auffallend starken Schwankungen in den Wertziffern der einzelnen Partien.

Viel sichere Anhaltspunkte als die Stückzahlen gewähren neben den Längen- und Inhaltsmaßen die Gewichtsangaben. Alle Waren, die man in Amsterdam kaufe oder verkaufe, schreibt Isaac Le Long, seien der Wage unterworfen und würden mit Amsterdamer Gewicht gewogen[3]. Die genaue Einteilung des alten Amsterdamer Pfundes erfahren wir wieder aus Starings Listen:

---

[1] De Koophandel, I. p. 435.

[2] Hamburg und England, p. 298, Anm. 90.

[3] De Koophandel, I. p. 430.

1 Amsterdamer Pfund = 16 Unzen = 32 Lot = 320 Esterlinge = 10240 Ass oder nach modernen Begriffen = 0,4940904 kg[4].

Das Schiffspfund, wonach im Register die Gewichte von Kabelgarn, Hanf und Tauwerk angegeben sind, war 20 Liespfund = 300 Amsterdamer Pfund; 1 Liespfund demnach = 15 Amsterdamer Pfund.

7. Preise und Durchschnittspreise.

Wir haben bei einer großen Anzahl von Artikeln den Durchschnittspreis durch einfache Division zu berechnen versucht. Da bei keinem Posten die Wertdeklaration fehlt, und die Werte aller im Register vorkommenden Handelsgegenstände in ein und derselben Währung eingetragen sind, verursachte die Feststellung der Preise geringe Mühen. Die zuverlässigsten Resultate erzielten wir dort, wo Maß- und Gewichtsnotierungen vorhanden waren. Weniger Bedeutung haben die Durchschnittswerte der nach Stückzahl registrierten Erzeugnisse, vornehmlich der Gewebe, weil man, wie gesagt, die Verschiedenheit der Stoffe nicht zu erkennen vermag. Aus diesem Grunde ist bei vielen Textilwaren der Preiseintrag überhaupt unterlassen worden. Es ergaben sich derartige Differenzen, daß wir den Durchschnitt jedes einzelnen Postens hätten aufzeichnen müssen, um eine den tatsächlichen Verhältnissen einigermaßen gerecht werdende Preisstatistik zu erhalten. Auch dann wäre das Resultat zweifelhaft gewesen, da die meisten Packen und Ballen aus ungleichwertigen Stücken bestanden. Nur bei Sayen und Bayen, Bombasin und einigen anderen Wollstoffen, ferner bei den sogenannten Ganz- und Halbtüchern aus dem Inlande tritt stets dieselbe oder doch annähernd gleiche Durchschnittsziffer auf, was uns Veranlassung gegeben hat, die Preise dieser Stoffe in die Tabelle einzufügen. Daß auf Ermittelung der Durchschnittspreise von Waren, die lediglich nach der Kollizahl bezeichnet sind, Verzicht geleistet wurde, ver-

[4] Tabellen, p. 91.

steht sich von selbst. Leider ist es nicht möglich, den Preisunterschied der im Register aufgeführten Produkte am Erzeugungs-, Versand- und Absatzort nachzuweisen. Da Handlungsbücher von Amsterdamer Firmen nicht vorliegen und die Konsulatsberichte nur ganz vereinzelt von Warenpreisen Mitteilungen machen, stellen wir hier einige Notierungen zusammen, die sich für Getreide und Salz in den Quellen fanden.

1591 schreibt Velius: Wenn auch die Last Weizen in Holland mit 200 fl. bezahlt wurde, so kam der Kaufmann doch auf seine Kosten. Denn der Weizen erzielte in Italien 600, 700, ja 800 fl. pro Last[1]. Von Transport- und Handelsgebühren abgesehen, ward also die Last mit drei- und vierfachem Gewinn verkauft. 1619 berichtet Gillis Ouwercx aus Venedig, verschiedene Kaufleute hätten Korn auf Lieferung an die Republik verkauft, und zwar die Last zu 94 Dukaten (ca. 230 fl.) gerechnet[2]. Der bereits erwähnte Brief von Albert Muilman notiert folgende Getreidepreise in Genua (1648):

1	Last	Weizen	=	170	Stücke van	achten,
1	„	Roggen	=	105	„ „	„
1	„	Bohnen	=	120	„ „	„

Rechnen wir den Real zu 2,40 fl., so kostete:

1	Last	Weizen	=	408	holl.	fl.,
1	„	Roggen	=	252	„	„
1	„	Bohnen	=	288	„	„

Unglücklicherweise fehlen uns die Einkaufspreise im Ostseegebiete und in Amsterdam, auch läßt sich nicht mehr nachweisen, ob 1648 ein gutes oder schlechtes Getreidejahr war. Angenommen, das Korn wäre so billig wie 1646/47 gewesen, wo der Preis von

1	Last	Weizen	durchschnittlich	=	140 fl.,
1	„	Roggen	„	=	100 „
1	„	Bohnen	„	=	90 „

[1] Chronyk van Hoorn, p. 490. Anm. 740. Ferner Naudé, Getreidehandelspolitik p. 332.

[2] Der Dukaten zu 2 fl. 9 st. gerechnet. G. Ouwercx an d. Generalst., 25. Januar, 15. Februar 1619.

betrug, so hätten die Amsterdamer Exporteure brillante Geschäfte in Genua gemacht. Stellen wir nun diesen Notierungen die türkischen Forderungen von 1632 gegenüber[1]. Pro Kilo Weizen verlangten die geschädigten Schiffseigentümer 1 Realen, pro Kilo Gerste $^1/_2$ resp. $^1/_4$ Realen. Nimmt man die Last Weizen zu 4500 Pfund an = 2250 Kilo, so hätte nach türkischer Rechnung ihr Preis = 2250 Realen oder 5400 fl. betragen. Also 2080 Realen mehr als in Genua bei einer Teuerung! Es hieße den Eindruck abschwächen, wollten wir diesen Ziffern ein Wort der Erläuterung hinzufügen.

Durch verschiedene notariell beglaubigte Gutachten von Amsterdamer Kaufleuten, von Salzsiedern und Maklern aus den Jahren 1634 und 36, die mit dem erwähnten Versuche Venedigs[2], zur Deckung rückständiger Subsidien istrisches Salz an Zahlungsstatt anzubieten, im Zusammenhang stehen, erhalten wir Aufklärung über das Salzimportgeschäft und über Salzpreise in Amsterdam. Wenn Salz auch im Register unter den Einfuhrartikeln fehlt, so gehört es doch zu den Mittelmeerprodukten. Und das rechtfertigt seine Erwähnung.

Nach dem Urteil aller Sachverständigen war istrisches Salz, wie Wilhelm Muilman sich ausdrückte, „geen coopgelt weerdich", weil es an Qualität, Gewicht und Reinheit von dem Erzeugnisse Siziliens, Spaniens und namentlich Westfrankreichs weit übertroffen ward. Sodann hatte man für ein Hundert Salz aus Istrien allein an Frachtkosten 70 Pf. Vläm. oder 420 fl. zu bezahlen, während 1 Zent westfranzösisches Salz — Einkaufspreis, Verladung und sonstige Spesen eingerechnet — dem Kaufmann nicht mehr als 50 Pf. Vläm. = 300 fl. kostete. Der Verkaufspreis von 1 Hundert Brouager Salz schwankte zwischen 50 und 60 Pf. Vläm. (300/360 fl.). Mehr wollte der Käufer auch nicht für istrisches Salz bezahlen, das überdies alle holländischen Siedereien ungern nahmen. Die Amsterdamer Kaufleute Muilman und Gerart Smits erklärten, daß vor einigen Jahren (1630/31) ihre Schiffe

[1] Siehe S. 169 ff.
[2] Vgl. S. 97 und Beilage Nr. IX.

[redacted]

nach Venedig gekommen seien, als dort die Pest herrschte. Wegen der Ansteckungsgefahr hätten die Fahrzeuge zu keinem Mittelmeerhafen Zugang erhalten können, und um nicht ohne Ladung heimzukehren, schließlich mehrere Partien istrisches Salz an Bord genommen, im Hinblick auf die hohen Salzpreise in Amsterdam. Unter anderen Verhältnissen wäre der Einkauf zweifellos unterblieben.

In der den Aktenstücken beigefügten Kalkulation[1] weisen die Sachverständigen nach, daß der Erlös von 35 Lasten Salz aus Istrien nicht einmal Transportkosten und Schiffahrtsabgaben decken könne, und daß der Ertrag selbst im günstigsten Falle, wenn 60 Pf. Vläm. pro Hundert bezahlt würden, um 50 fl. hinter den für Fracht usw. erlegten Summen zurückbleiben müsse. Daher lohnte sich der Import dieses Salzes nur in solchen Zeiten, in denen 1 Zent wie 1630/31 zu 120 Pf. Vläm. = 720 fl. notierte. Selbst bei einer derartigen Marktlage blieb das Geschäft unrentabel, sobald Einkaufs- oder Frachtpreise stiegen und aufhörten, „civil" zu sein.

8. Die Bedeutung der südlichen Verkehrsplätze für den Amsterdamer Exporthandel von 1646/47.

Wie sich die niederländische Ausfuhr auf die einzelnen Mittelmeerhäfen verteilte, offenbaren die nachstehenden Ziffern:

Bestimmungsort:	Gesamtwerte der ausgeführten Waren:
Livorno	709 390 fl.
Genua	535 190 „
Venedig	485 405 „
Mittelmeer (straat)	373 698 „
Marseille	157 255 „
Neapel	72 575 „
Italien	58 530 „

[1] Beilage Nr. IX b.

Bestimmungsort:	Gesamtwerte der ausgeführten Waren:
Messina	40 985 fl.
Korfu	6 650 „
Malta	5 620 „
Toulon	4 655 „
Kandia	2 695 „
Malaga	350 „
Civitavecchia	150 „

9. Die Amsterdamer Importeure und Exporteure.

Bei der Besprechung von Inhalt und Einrichtung des Registers ist schon hervorgehoben worden, daß der Rechnungsführer stets die Namen der Amsterdamer Empfänger und Absender notiert hat. Er gibt uns so ein vollständiges Verzeichnis der am Mittelmeerhandel beteiligten Kaufleute, das für den Historiker Amsterdams von hervorragendem Interesse sein müßte. Im Rahmen unserer Betrachtungen hat die Aufzählung der 430 Namen geringen Wert. Wir greifen daher nur diejenigen Kaufleute heraus, die größere Warenmengen bezogen oder verschickt haben. Von einer Einteilung in Großhändler erster und zweiter Hand, wie Ehrenberg sie für Hamburg vorgenommen hat[1], kann hier nicht die Rede sein, weil uns jegliche Anhaltspunkte zur Bestimmung des Unterschiedes fehlen.

Die spanisch-portugiesischen Juden, die in dem neuen Jerusalem Amsterdam Ruhe vor Verfolgung gefunden hatten, treten im Register ziemlich stark hervor. Wir haben früher betont, daß der Beginn der niederländischen Mittelmeerfahrten mit ihrem Erscheinen auf holländischem Boden in Verbindung gebracht ist. Unter den in der Zolliste verzeichneten Mitgliedern der jüdischen Gemeinde haben die Nachstehenden lebhaftere Teilnahme am Verkehr von 1646/47 bewiesen:

Raphael Abandana, Rento Osorio,
Ruy Gomez Barbosa, Duarto Palatio,

[1] Hamburg und England, p. 249 ff., 263 ff.

Manuel Benevista,
Jeronimo Munes da Costa,
Duarto Dias,
Manuel Faro,
Francisco Feronio,
Lopo Hamirus,
Manuel Dias Henriques,
Manasse Ben Israel,
Manuel Mendos,
Manuel Diaz de Pas,
Daniel Pinto,
Joseph de los Rios,
Diego Rodrigos,
Salvador Rodrigos,
Jeronimo de Sousa,
Symon de Sousa,
David de Spinosa,
Juda Toro.

Vereinzelt begegnen uns in der Kaufmannsliste französisch klingende Namen. Es ist nicht unmöglich, daß Träger derselben Vertreter französischer Firmen in Amsterdam gewesen sind. Wahrscheinlich aber handelt es sich um Niederländer aus den südlichen Provinzen, deren Familien nach dem Falle Antwerpens im Jahre 1585 Aufnahme in dem gastfreien Holland gefunden hatten. Auch bei den italienischen Namen des Registers könnte man an Faktoren venezianischer oder genuesischer Handelshäuser denken. Wir sind der Meinung, daß sich dahinter ebenfalls niederländische Kaufleute verbergen. Wer längere Zeit im Mittelmeergebiet tätig gewesen war, pflegte seinem Namen gern ein fremdes Gepräge zu geben, ihm italienische Endungen anzuhängen oder ihn ganz zu italienisieren. So nannte sich z. B. Jacob Gysbertszoon in Konstantinopel Giacomo Gisbrechti.

Verzeichnis der an der Ein- und Ausfuhr von 1646/47 vornehmlich beteiligten Amsterdamer Kaufleute.

a) Import.

Namen:	Gesamtwerte der eingeführten Waren (in Gulden):
Carel von Peene	113 050
Cornelis van Goor[1]	79 055
Juriaen Bouckaert	77 910
Jan de Swaen	73 995

[1] Elias, De Vroedschap van Amsterdam I. p. 257.

Namen:	Gesamtwerte der eingeführten Waren (in Gulden):
Gerrit Reynst	71 825
Evert Schot	71 660
Rento Osorio	70 575
Thomas Broers	64 000
Joost en Jan de Bats	57 715
Jacob Adriaensz	51 540
Jan Andrea Tensini (Tensing?)	43 325
David van Gansepoel	37 960
Adriaen Decker	36 280
Claude de Suermond	34 385
Gerbrand Dobbesen	31 820
Juliaen Lanson	31 100
Ruy Gomez Barbosa	28 400
Francisco Vaes de Crasto	26 855
Jan Batt? Bentio	26 290
Robbert Caffart	26 055
Isaac Foucquier	25 005
Gerrit Kuysten	24 720
Guillielmo Bartolotti[1]	18 140
Gerrit de la Croix	17 830
Juda Toro	16 870

b) Export.

Namen:	Gesamtwerte der ausgeführten Waren (in Gulden):
Jeremias van Ceulen	152 205
Cornelis van Goor	135 370
Jonas Abeels	131 975
Thomas Broers	122 750

[1] Elias I. p. 388.

Namen:	Gesamtwerte der ausgeführten Waren (in Gulden):
Jan Batt.ª Bentio	120 175
Balthasar Coymans[1]	109 490
Jan Andrea Tensini (Tensing?)	101 520
Robbert Caffart	78 610
Juriaen Bouckaert	57 250
Isaac Hochepied[2]	53 340
Jacques Thierry[3]	47 690
Jacob Vlack	37 680
Reymond de Smit	36 195
Hendrick Laurensz. Spiegel	34 370
Jean Pellicorne[4]	34 195
Guillielmo Bartolotti	34 130
Rento Osorio	32 500
Aris Elbertsz Snoeck	32 280
Daniel Hochepied	32 110
Guillielmo van der Voort	28 855
Goycken Elbertsz[5]	22 880
Paulo de Wilhelm[6]	22 410
Gerrit Kuysten	21 745
Gerrit de la Croix	21 295
Willem Watson	20 240
Jacob Adriaensz	19 940
Consalvo Romiti	19 225

Neben diesen Kaufleuten, von denen nur ein kleiner Prozentsatz zu den vornehmen und mächtigen Amsterdamer Regentenfamilien gerechnet werden kann, weist das Register klangvolle

[1] Johan Elias II. p. 762.
[2] II. p. 618f.
[3] II. p. 572.
[4] II. p. 645.
[5] II. p. 626.
[6] II. p. 603.

Namen wie Cornelis Bicker, Gabriel Marselis und Pieter Trip auf. Wenn sich ihre Teilnahme am Straathandel von 1646/47 auf Import oder Export geringwertiger Waren beschränkte, so ist das nicht verwunderlich. Denn sie trieben nur gelegentlich Handel mit dem Mittelmeergebiet. Bicker verdiente sich ein Vermögen in Geschäften mit Südamerika, Trip versorgte kriegführende Mächte mit Waffen und Geschützen, verkaufte bisweilen auch seine Kanonen nach Südeuropa. Marselis kam in den Ostseeländern und namentlich in Dänemark zu Reichtum und Ehren[1].

Nicht weniger als zehn Frauen sind in den Listen als Empfänger und Absender von Waren angegeben. Mit einer einzigen Ausnahme waren alle Witwen, die wahrscheinlich für den verstorbenen Gatten oder minderjährigen Sohn das Geschäft weiterführten. Da in der Geschichte Amsterdams kluge und energische Kaufmannsfrauen oft eine große Rolle gespielt haben, möchten wir diese zehn Namen der Vergessenheit entreißen:

Axels Ww.,	Nicolaes van Heuvels Ww.[2],
Pieter Adriaensz Ww.,	Jacques van Hoorns Ww.,
Adam Bessels Ww.[3],	Claes Meyndertsz Ww.,
Pieter Coenes Ww.,	Jacob Sixs Ww.,
Susanna Goverts,	Jacob Verpoortens Ww.

Wie im Mittelalter waren auch im 17. Jahrhundert Schiffer und Matrosen sehr häufig Ladungsinteressenten[4]. 1646/47 führten Seeleute auf eigene Rechnung Reis, Mandeln, Rosinen, Orangen und Zitronen, vor allem aber spanischen Wein ein, während Bretter, Teer, Kohlen, Fische, Bohnen, ja sogar geringe Mengen von Tabak und Pfeffer Gegenstände ihrer Ausfuhr bildeten.

Ehrenberg hat in seinem öfters zitierten Werke eine Liste aufgestellt, worin die Hauptartikel genannt werden, die einzelne Hamburger Kaufleute an die Merchant Adventurers in Stade

---

[1] Über Bicker, Elias I. p. 175; über Marselis, II. p. 871; über Trip, I. p. 266.

[2] II. p. 587. Ihr Mann starb 1646.

[3] I. p. 347. Adam Bessels war 1644 gestorben.

[4] G. v. Below, Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter, p. 46.

verkauften[1]. Wollten wir seinem Beispiele folgen, so bliebe uns nichts anderes übrig, als die umfangreichen Warentabellen zu spezialisieren. Denn die große Mehrzahl der Amsterdamer Kaufleute importierte und exportierte alle Handelsgegenstände, wonach im Norden oder im Süden Bedürfnis vorhanden war. Ob es damals Firmen gab, die wie heutzutage in einer bestimmten Ware z. B. in Tabak, Zucker oder Baumwolle handelten, wissen wir nicht. Etwas anderes ist es, wenn Louys und Laurens Elsevier, die im Register vertretenen Mitglieder der berühmten Verlegerfamilie, nur Bücher und Globusse nach den Mittelmeerländern ausführten. Ferner ersehen wir aus den Eintragungen, daß mehrere Kaufleute verschiedenartige Waren importierten und lediglich einen Artikel exportierten. Oder umgekehrt. So empfing Carel van Peene nur Öl und versorgte Livorno mit Wollstoffen, so verschickte Jonas Abeels nur Pfeffer uud führte Seide und Garn ein. Es mag bei dieser Gelegenheit erwähnt werden, daß Robbert Caffart der Hauptlieferant von Schiffsmaterialien nach Marseille und Toulon war, und daß Jeremias van Ceulen die größten Mengen Pulver nach Venedig verkaufte.

Wir stehen am Schluß unserer Betrachtungen und müssen dem Bedauern Ausdruck geben, daß trotz der Reichhaltigkeit des Materials vieles in Dunkel gehüllt bleibt. Das betrifft vor allem den Geld- und Wechselverkehr Amsterdams mit den Mittelmeerländern, über den das Register natürlich keine Aufklärung bringt, den aber auch andere Berichte mit Stillschweigen übergehen. Die Schriften Isaac Le Longs und Samuel Ricards sind Zeugen einer späteren Epoche und für ein Studium der Geldverhältnisse von 1600—1650 nicht verwendbar. Möge es der rührigen niederländischen Forschung gelingen, aus den reichen Staats- und Familienarchiven ihres Landes Handlungsbücher und Kaufmannsbriefe zutage zu fördern. Erst dann wird man das Bild einer Amsterdamer Firma, eines holländischen Geschäftsmannes um die Mitte des 17. Jahrhunderts in klaren Linien zeichnen können.

[1] Hamburg und England, p. 267.

Beilagen.

I.

1612 — 1614.

Übersicht über die Konsulatseinnahmen in Aleppo und Cypern.

	Realen van achten
In den jaere 1612 hebben van Aleppo op eenen tyt geladen negen schepen van dese landen (twelck in veel jaeren niet geschiet was, oock misschien in lange niet wederom geschieden zall) van welcke niet tegenstaende een zeer trefflycke somme van contanten gebracht hadden ende ryckelyck geladen wederom gingen, aen de France ende Engelse Consuls te zaemen tot Aleppo voor consulaet niet meer als 4600 realen in alles betaelt zyn geweest, waervan den heere Orateur soo veel als boven de oncosten daer omme gedaen van de voorsz: Consuls heeft connen recouvreren, in reeckeninghe aen haere Ho: Mo: overgesonden heeft gestelt comt voor den jaere 1612	4 600
In den jaere 1613 heeft den Orateur voor consulaet als vooren in Aleppo betaelt alleen ontfangen ende genoten 1200 realen, synde den resterende ontfanck voor oncosten, onderhout ende sallaris van syn Drogeman derwaerts gesonden geemployeert, ende niet meer affgecoomen als vooren	1 200
Jtem heeft de Consul Cornelio Pauw naederhant in den zelven jaere noch ontfangen tot synen behoeve 600 realen	600
Maecken te saemen voor den geheelen jaere 1613	1 800
In den jaere 1614 heeft den voorn: Consul ontfangen volgens zyn overgesonden staet van alle de schepen den zelven jaere overgecoomen ende in Aleppo geladen hebbende, die wel 600M realen aldaer hebben geemployeert	5 736
Bedraegende den ontfanck van de consulaten in Aleppo in de drie naest voorgaende jaeren	12 136

[redacted]

	Realen von achten
Van Cypro heeft den heere Orateur voor de jaeren 1612—1613 boven de oncosten ende sallaris van de Vice Consul aldaer ende andere depeschen niet meer suywers ontfangen ende genoten als	1 500
Wat van den jaere 1614 sall coomen is noch onseecker, dan wort by estimatie genomen op	1 000
Ende mits dyen bevonden den voorsz: geheelen ontfanck van Aleppo en Cypres in drie jaeren niet meer vuytgebracht te hebben als	14 636

R. A. Lias Konstantinopel Nr. 7075.

II.

1613—1617.

1. Dezember — 1. Juni.

Extrakt aus der Rechnungsablage des Konsuls Cornelis Pauw in Aleppo.

	Realen van achten
Ontfanck der Consolaeten ano. 1613 ende 1614.	
Eerstelyck van de goederen geladen opt schip St. marcko schipper Claes Pietersen noomsz, door den Commys Gio Paulo Ritsardo Venetiaen teegens twee ten hondert	96—20
Van de goederen geladen op tschip St. Jan schipr: Cornelis van de Venne teegens twee ten hondert . . .	
Hendrick Beernaerts ende Geleyn Lancelot	340
Geerardo de la Croys	79—40
Gerardo fransman	15
Govert Snoeck	295
Niccolo Respagna	112
Daniel Steenwinckel	135
Giullielmo Lanceloth	160
Johan Felincx	51
Van de goederen geladen opt schip den swarten leeuw schipper Geertien Jans teegens twee ten hondert	
Govert Snoeck	175
Gerardo de la Croys	159
Hendrick Beernaerts	15
Corneelis Jansen verburch	24
Van de goederen geladen op vyf scheepen den Eendracht schipr: Jan Freeckxsz. den Jonas	

Cornelis Outgers, den witten Valck Cornelis Jansen Schram, de Rysche Joffrouw Maerten Claesen ende den Griffioen Jaecques Bancqeras, in compagnie vertrocken, teegen twee ten hondert — | Realen van achten

	Realen van achten
Giullielmo Steenwinckel	1 328
Item van de goederen by de selleve scheepen ontfangen a 2 per cento	96
Daniel Muyson	907
Item van de goederen by de selleve scheepen ontfangen a 2 pr cto	115
Daniel van Gouthen ende Hendrick Beernaerts	620

Anno 1614.

Gerardo de la Croys	760
Item van de goederen by de selleve scheepen ontfangen à 2 per cento	60
Niecolo de Respagna	514
Govert Snouck ende Jan Veelinckx	680
Item van de goederen by de selleve scheepen ontfangen à 2 p cto	98
Guillielmo Lanceloth van versonde ende ontfangen goederen	440
Cornelis Jansen Verburch	468
Jan Baptista Catti Venetiaen	70
Jan Maria Turceman Venetiano	36

Van de goederen geladen op de vier scheepen den Dolfyn schipr Jacop Pouwelsen, den Tyger Henderick Lonck, den Haeswindt Dirck Geeritse Smiendt gedistineert naer Neederlant, ende den Eenhooren schipper Pieter Claesen per Messyna teegens twee ten hondert

ano 1614 ende 1615.

Gerardo de la Croys	287
Daniel Steenwinckel	12—60
Cornelis Jansen Verburch	302—20
Niecolo de Respagna	198—52
Daniel van Gouthem	165
Daniel Muyson	618—60
Govert Snouck	125
Gerardo fransman van goederen op de voorschreeve scheepen geladen	28
Niecolo de Respagna van goederen op Marcielia versonden	63—64

Van de goederen geladen op den witten Arent schipper Pieter Cornelissen teegen twee ten hondert

[redacted]

ano 1615.	Realen van achten
Daniel van Gouthem	186
Daniel Muyson	37—40
Gerardo de la Croys	50
Gerardo Fransman	3—53
Govert Snoeck	10
Guillielmo Lanceloth van de goederen geladen op de voorschr: scheepen den Dolfyn et Compage ende den witten Arent a 2 pr cto	185
Van de goederen geladen opt schip den Pool schipper Evert Hendrickxsz. door den Commys Matheo Mafei Venetiaen gedistineert naer Genua teegen 2 ten hondert	100

Van de contanten ende goederen, gekoomen met seeven scheepen den St. Jan schipper Jan van de Venne, de Star Cornelis Anthonissen, den Haeswint Dirck Geeritse Smient, den witten Valck Cornelis Jansen Schram, de Rysche Joffrouw Maerten Claesen, den Jonas Jelle Sybrants gedistineert naer Neerlant, ende het schip 'tLand van beloften schipr Symon Maertsen Winckel nae Genua teegens twee ten hondert —

Jacop Meelissen Cock	318
Gerardo de la Croys	1000
Giullielmo Lanceloth	140
Govert Snoeck ende Jacop Corver	800
Giacomo Mielle ende Daniel Muyson	1200
Niecolo de Respagna	583—40
Daniel van Steenwinckel	1057
Pieter Oseel	57
Daniel van Gouthen	991
Gio Quadri et Louwerenso Mascarini Venetianen	78
Gio Angelo ende Gio Baptista Besutti Venetianen	20
Giullielmo Lanceloth	772

ao 1616.

Van de contanten ende goederen gekoomen met neegen scheepen den Tobyas schipper Dirck Cornelissen Swart, ende St. Jooris Herman Jansen Voogelaer, den Tyger Volckert Jaricx, den Eendracht Jan Freecxsen, den Goliath Davit Pietersen, den rooden Cameel Anken Douwens, den Haeswint Dirck Geeritsen Smient, de Rysche Joffrouw Maerten Claesen

gedistineert naer Neerlant, ende het schip den witten Beer schipr. Hans Abbouts naer Genua ende Marcielia.

	Realen van achten
Gerardo de la Croys	1060
Daniel van Gouthem ende Jan Schaep	386
Daniel van Steenwinckel	550
Govert Snoeck ende Jacop Corver	460
Symon de Marees	137
Jacop Meelissen Cock	343
Henderick Beernaerts	137
Davit Pietersen Schipper	46
Niecolo Respagna	440—40
Geleyn Lanceloth	480
Anthonio van Nuelingen	260
Giullielmo Lanceloth	540
Jacomo Mielie ende Daniel Muison	386
Cornelis Jansen Verburch	154

In de voorschreve perthyen van dese neegen scheepen syn begreepen duysent realen van achten procederende van de contanten met het voorschreve schip den witten Beer gekoomen waer van in proces met den heer Consul van Vranckryck geweest ben.

Van de teegenwoordige jare ano. 1617 syn hier int lant gearieveert drie scheepen daer van de consulaten ongevaerlyck de twee duysent realen sullen bedragen doch als noch niet ontfangen alsoo de scheepen hier noch int lant zyn.

Somma 22 418—9

Ausgaben des Konsuls.

		Realen Asper
a. Geschenke an türkische Beamte		
	1613	17—20
	1614	716—70
	1615	918—70
	1616	1165—65
	1617	2315—87
b. Reisekosten, Kleidung, Haushalt, Hausmiete und Gehälter der Vizekonsuln, Sekretäre usw.		
	1613—17	17 564—29
	Somma	22 698—51

R. A. Lias Konstantinopel Nr. 7076.

[redacted]

III.

1615.

Übersicht über die jährlichen Unkosten Hagas in Konstantinopel.

Konstantinopel 4. Februar.

Eerstelyck moedt menn inn dienste houden drie dragommans eervaeren niet alleen in de Turxsche spracke maer oock ende principalycken in de wetten ende pratycken vann desen hoove.

dese werden jaerlyx gegagiert den eersten met	Duc: II^C	
den tweeden met	Duc: I^CLXVI	asp: LXXX
den derden met	Duc: I^CXXXIII	asp: XL

daer boven moedt men oock inn dienste houden ten minsten een Gouine de Lingua[1] (hoe men die hier noempt) om by affsterven vann een dragomman in de platze te doen commen alsoo men hier andersints geen getrouwe bequaeme ende ervaeren persoonen vinden cann.

Dese werdt jaerlyx gegagiert met — Duc: I^C

Boven de voorgenoemde gagie wordt ieder een van dien jaerlyx gegeven een oppercleet van Venetians lacken ende een onder rock van satyn offte damast met een bonett van fluweel, dese cleederen ende bonetten costen . . . . — Duc: I^CXXXVI

Item an die voorgenoemde voor parmgelt vann over en weer naer Çonstantinopoly te vaeren 's jars . . . . — Duc: XL

Item moedt men in dienste houden ten alderminsten twee Janitzaren die te saemen jaerlyx gegagiert werden met . . . . . . — Duc: LXXX

Item men moet in dienste houden een Turxschen schreyver om alle de commandamenten ende andere depeschen te translateeren, de requesten ende andere schrifftturen ende remonstrantien te macken, die men an den oppersten Visyr in de voorvallende sacken soo van die coopluydens als

---

[1] Junger Dolmetscher.

andersints gewoon is over te gheeven. Desen werdt jaerlyx gegagiert beneffens een veste naer de usantie . . . . Duc: LXVI asp: LX

Int visiteren van den oppersten Visir is een oudt gebruyck tot noch toe geobserveert als een wett dat men aen de Cappisys (dat syn de deurwaerders van Syn Ex^tie^) tot drinckgelt gheefft . . . . Duc: twee, asp: LX

Int visiteren van den Capiteyn Passa Duc: twee, asp: LX

Item tot de Mufti (dien inter Turcas paus is) . . . . Duc: twee

Item tot den Testerdar (dat is den oppersten Thesaurier vant ryck) . . . . . Duc: twee

Item tot den Rheys Chietap (dat is den oppersten cancelier vant ryck) . . . . Duc: twee

Item ieder een vann die andere ses visiren ofte ryx raeden . . . . Duc: twee

de welcke te weeten den oppersten Visir, Capiteyn Passa ende Muffti men ten minsten eens ter maent (alhoewel by occasie veel meer geschiedt) ende die andere alle twee maenden gewoon is te visiteeren om die vrindtschappe ende kennisse met allen te onderhouden, synde de staedten van dit ryck perpetua mutantien onderworpen ende als een raedt gestadelyck vann den eenen tot den anderen devolveren.

De voorgenoemde drinckgelden naer de gemelde calculatie bedragen jarlyx ten minsten . . . . Duc: I^C^ LXXXIIII

Item alsoo de Turcken twee Bayrams (dat syn hooge festen offte Paschen) int jaer hebben is een gebruyck dat op ieder fest alle de officiren ende diennarts vann den Turxschen Key:, oppersten Visir, Capiteyn Passa ende andere visiren tot alle de Ambassadors ende andere grooten haer beyramelyk (gelyck de niwe jaers giften kommen haelen) waervann ieder een van die Ambassadurs een lyste heefft waer naer dese drinckgelden gedistribuert werden de welcke jaerlyx in de twee festen van den Bayram monteren . . . . Duc: XXXVII asp:

[redacted]

Item int wtvaerren ende incommen van den Capiteyn Passa is een gebruyck dat men an Syn Ext:ie presenten brengt die niet minder mogen syn als int wtvaerren vier vesten van satyn ende desgelycx int incommen, die bedragen . . . . Duc: $I^{C}LXXXXII$

Salaris ende Gagien van die Officiren ende Dienarts vant huys die men nootwendig houden moedt.

Salaris vann den Secretaris jaerlyx	Duc: I^{C}
van den hooffmester	Duc: I^{C}
vann een pagadoor offte boeckhouder	Duc: LXVI asp: LXXX
vann een spenditor die oock het ampt van bode bedient	Duc: XX
den cleermacker.	Duc: XX
den celdermester die oock bottelir is	Duc: XL
den portier	Duc: XVI
den kock	Duc: L
den onderkock	Duc: XXIIII
den stallknecht	Duc: XX
Item twee huysknechten om allerhande werck te doen	Duc: XXX

Dese voor gespecificeerde onckosten vann ordinnaris presenten, sallarissen etc. synn seecker ende worden jaerlyx ad amussim gedaenn sonder dat int minste daerinn iet kann affgetrocken werden ende bedragen ter somme van . . . . Duc: $I^{M}VIII^{C}XXII$ asp: LXXX

Praesenten die men gewoon is te doen in't veranderen van den oppersten Visyr, Capiteyn Passa ende andere hier onder gementionerde hooge officiren vant Ryck.

Eerstelyck een oppersten Visir niw gemackt synde is gebruyckelyck dat menn Syn Ext:ie met presenten gaedt congratuleeren, de welcke ten minsten (soo als by alle andere Ambass: tot noch toe geobserveert is) vann tien vesten van Venetians satyn, die monteeren ter somme vann . . Duc: II^{C} XL

Item aen den Chacchagia offte hooffmester van Syn Exelentie twee vesten . .	Duc: XLVIII
Item aen de Capitsi bassis van syn Ext^ie ses offte meer in't getael saemen twee vesten	Duc: XLVIII
Item an den Capitsi larchaga van Syn Ext^ie een veste	Duc: XXIIII
Item aen den Salam Siaus (qui est magister ceremoniarum) vann syn Ext^ie een veste	Duc: XXIIII
Item aen de Boluck Bassis (synde de cammerbewarders vann den visir) twee in't getaell saemen een veste	Duc: XXIIII
Item an den Theskeresi grande (dat is den oppersten Secretarius vann den Visir) een veste	Duc: XXIIII
aen den tweeden Thescheresi een veste . .	Duc: XXIIII
In't veranderen van den Capiteyn Passa.	
Ann den Capiteyn Passae ten minsten ses vesten, macken	Duc: I^C XLIIII
an syn Ext^ie Chacchagia twee vesten	Duc: XLVIII
an de Capitsi Bassis een veste . . .	Duc: XXIIII
an den Salam Siaus een veste . . .	Duc: XXIIII
aen den Bolluck Bassi een veste van lacken	Duc: XII
an den Su bassi van Gallata, een officir synde van den Cap^n Passa een veste	Duc: XXIIII
In't veranderen van den Testerdar dat is den oppersten Thesaurier.	
Ann den Testerdar ten minsten vier vesten van satynn	Duc: LXXXXVI
an syn P: Chacchagia een veste . .	Duc: XXIIII
In't veranderen van den Reys Chistap dat is den Cancelir van't Ryck	
Ann den Reys Chietap twee vesten	Duc: XLVIII
an syn P: Chacchagia een veste van lacken	Duc: XII
In't veranderen van den Siaus Bassi	
An den Siaus Bassi twee vesten . .	Duc: XLVIII
In't veranderen van den Bustansi	

Bassi dat is de operste van de hoven van Syne Mt. van seer autht.

Ann den Bustansi Bassi een veste van Venetians fluweel cost . . . . Duc: LXVI

an syn P: Chacchagia een veste van satyn . . . . Duc: XXIIII

In't veranderen van den Emyn, dat is den tollenar van Constantinopoli.

An den Emyn ende an synnen Chacchagia saemen twee vesten . . . . . . Duc: XLVIII

In't veranderen van den Chislaraga, die de Hooffr. is van de Sultana ende andere vrouwen van den Turxsen Keyr. ende daer dor summae authorits. zynde een swardt Eunuchus, is men mede gewon presenten te geven.

Item an den Capiaga mede een Eunuchus ende hooffmester van den Turxsen Key: over de mannelycke corte commanderende.

Item insgelycks in't veranderen van den Muffti, dan alsoo tot noch toe tzeder myn compste alhier geen exempelen vann veranderinge in de gedachte die hooge officiren voorgevallen syn, sal de presenten die men gewoon is aen haere E: E: te geven niet specificeren, geen voorgaende exempelen vann de andere heeren Ambassadeurs daer inne gesien hebbende, niet te min om de vrindtschappe met de selvige te onderhouden die by occatie seer noodig is tot repressie vann het misbruyck van de souverreinne macht des oppersten visiren is gebruyckelyck dat men hare E: E: ten minsten eens s'jars met eenige galantereyen besouckt. Alle andere voorgenoemde veranderinge alhoewel onsecker syn ende verscheydelyck min offte meer geschieden, nochtans bevint men door de dagelycke exempelen (die hier gesien hebbe) dat gemeenelyck eens s'jars het eene jaer door het ander gereckent) in 't geheel offt ten deele oock in somige staetten veelmaels voorvallen, gelycker wyse in't voorleeden jaere XVIc en XIIII alle de voorgeschreven veranderinge geschiedt syn te weeten:

In den oppersten Visir eens
In den Capiteyn Passa eens
In den Testerdar tweemael.
In den Reys Chietap vier mael
In den Siaus Bassi een mael
In den Bustansi Bassi een maell
In den Emyn van Constantinopolen een maell.

waer vann dese presenten by my inn dicto jaer XVI^{C} en XIIII naer de usantie ende de boven gemelde specificatie gedaen, monteren ter somma van.	Duc: $I^{M}IIII^{C}XLVI$
de welcke geadert met de ducaten XVIII^{C} XXII ende asp: LXXX procederende wt de ordinaris salarissen, gagien ende presenten macken saemen	D. $III^{M}II^{C}LXVIII$ asp: LXXX
die naer onse munte bedragen ponden van 40 grooten	XIII^{M} en LXXIIII en XVI grooten.

Dazu kämen noch kleinere Geschenke an Gewürzen, Früchten etc., vor allem aber die großen Unkosten für Haushalt, Möbel, Kleidung und Beköstigung der Dienerschaft, Pferde und unzählige andere Ausgaben.

R. A. Lias Konstantinopel, Stat. Gen. Nr. 7075.

IV.

1615 — 1616.

13. September—30. September.

Die Einnahmen des niederländischen Vizekonsuls auf Cypern.

(Auszug aus der Rechnungsablage Ostayens.)

20. April 1617. Aleppo.

1615.		Zechinen ? (ori)
Van sigr. Mattheo Maffei voor recht van P. 4000[1] hier in Cypro aen hem geconsigneert gekoomen a 2 p. cto. syn in ory[2]	Ori 53 : 40	
pr. cortesie hem gedaen	ori 6 : 80	46 : 80
Van sigr. Willem Pynas voor rechten van Pa 25 756 aen hem geconsigneert gekoomen a 2 pcto. zyn in ori	ori 343 : 40	
per cortesye hem gedaen	ori 23 : 40	320

[1] Piaster.
[2] Bedeutet wahrscheinlich Zechine.

[redacted]

		Zechinen ? (ori)
Van sigrs. Mielle et Muyson voor recht van Pa. 11500 aen haer geconsigneert gekoomen a 2 pcto. zyn in	ori 153 : 40	
voor cortesy aen haerlieden gedaen	ori 11 : 80	141 : 80
Van sigr. Lodevyco d'acadapiero van Pa 9500 aen hem geconsigneert gekoomen à 2 pcto. syn in	ori 126 : 80	
p. cortesye hem gedaen	ori 10	116 : 80
Van sigr. Pietro Forneretti van Pa 10000 a 2 p. cto. soo aen hem geconsigneert syn gekoomen zyn in	ori 133 : 40	
pr. cortesye hem gedaen	ori 10	123 : 40
	Somma Oi.	748 : 40

1616.

		Zech inen ? (or
Van Mattheo Maffei voor recht van Pa 8000 hier in Cypro aen hem geconsigneert gekoomen a 2 p. cto. syn in ori	ori 106 : 80	
p. cortesy hem gedaen	ori 16 : 80	90 : —
Van Jacomo Thieboul voor recht van Pa 8000 per den rooden Leeuw met hem gebrocht a 2 p. cto. zyn in	ori 106 : 80	
p. cortesye hem gedaen	ori 16 : 80	90 : —
Van sigr Hans Abbas ende Wymon de Marees voor recht van Pa. 9500 met haer gebracht a 2 pr. cto. zyn in ori	ori 126 : 80	
voor cortesye aen haer gedaen	ori 16 : 80	110 : —
voor sigr. Lodovyco d'acadapiero voor recht van Pa. 3100 aen hem geconsigneert gekoomen a 2 p. cto. in	ori 41 : 40	41 : 40
van sigr. Pietro Fornaretti voor recht van Pa. 10400 aen hem geconsigneert gekoomen a 2 pcto. syn in ory	ori 138 : 80	
voor cortesye aen hem gedaen	ori 10	128 : 80
van sigrs. Miele ende Muyson voor recht van Pa. 14420 aen haer geconsign. gek. zyn in	ori 198 : 112	
voor cortesye aen haer gedaen	ori 16	182 : 112
van sigr. Willem Pynas voor recht van Pa. 10200 aen hem geconsign: gek: a 2 pcto. zyn	ori 136	
per cortesye gedaen	ori 16	120 : —

	Zechinen? (oder)
noch ontfangen op myn vertreck van Cypro van sigr. Pietro Forneretti consulaten van Pa. 1700	22:80
Somma Oi.	785:72

R. A. Lias Konstantinopel Stat. Gen. Nr. 7075.

V.

1622 — 1623.

29. Mai—20. Mai.

Übersicht über die Gesandtschaftseinnahmen Hagas.
(Extrakt aus der Rechnungsablage des Gesandten.)

25. November 1623. Konstantinopel.

1622.	Realen van achten
Adi 29 Maggio per Cassa R. 1397:48 voor de rechten van R. 92706 soo van de schepen den Grooten St. Jacob ende Samson ontfangen heb, vuytwysende de particuliere facture daer aff gesonden	1397:48
Adi 27 Agosto per Cassa R. 2131 voor de rechten van de schepen de Son, de Hoope, St. Pietro, Sta. Maria ende St. Lorens vuytwysende de neffens gaende fatture	2131:—
1623.	
Adi 12 Jenaro per Cassa R. 729 voor de rechten van de schepen den geluckigen Leuw, den Gouden Leuw, ende den Neptunus ontfangen	729:—
Adi 20 Maggio per Cassa R. 120 over R. 8000 soo de schepen de Hoope ende St. Lorens deses jaers in Palestina geimployeert hebben	120:—

Staen nu noch te buyten de vervallen rechten in Cypro welcke gisse ontrent R. 500 ofte meer wesen sullen.

R. A. Lias Konstantinopel Stat. Gen. Nr. 7077.

VI.

1626—1627.

Übersicht über die Gesandtschaftseinnahmen Hagas in Aleppo.
(Auszug aus der Abrechnung von Cornelis Witsen.)

1626.	Realen van achten
Ady de 14e. Octob: van Jacomo Stappart voor R. 10048 ontfangen met die scheepen den Tiger, de vier Heemskinderen, de Morgenster en het Pospart .	150

[redacted]

	Realen van achten
ditto van David de Willem voor R. 42808 met de schepen den Reynout Coorenburch, de vier Heemskinderen, de Morgenster en St. Joris	642
ditto van Eduardo Hulst voor R. 5000 met t'schip de Morgenster	75
ditto van Johan van Peenen voor R. 10000 met schip de vier Heemskinderen	150
ditto van Gaultier Tycken en Comp. voor 35660 met schip den Eenhoorn, Coorenburch, de Morgenster, de vier Heemskinderen, St. Joris, St. Jacob en het Pospart	534 : 72
ditto van Michiel Boonaert en comp. voor R. 24208 met de scheepen Coorenburch, de Duyve, de Morgensterre, de vier Heemskinderen en St. Joris	363
Adi den 20 Decemb. van Johan van Peenen met schip de Hoope voor R. 5000	75
ditto van Eduardo Hulst voor R. 2500 met schip de Goude Leuw	37 : 40
1627.	
Adi den 28e. January voor Gaultier Tycken en comp. voor R. 18100 met de scheepen de Hoope ende Goude Leuw	271 : 40
ditto van Michiel Boonart en comp. voor twee cassen tobac met schip de Goude Leuw	15
van't aenpart van de Armeners bedongen tot Livorne met schip de vier Heemskinderen	171 : 40
van Santa Margarita in contant betaelt	25
Adi den 2 febr. Van David de Willem voor R. 1200 met het schip het Pospart van Venetia gecomen	18
Adi 7 mey. Van David de Willem voor R. 28000 ontfangen met schip den Geluckigen Leeuw . . .	420
ditto van Michiel Boonart voor R. 4000 gecregen met schip de Geluckigen Leuw	60
ditto van Gaultier Tycken en comp: voor R. 4870 met schip den Geluckigen Leeuw	73
ditto van Michiel Boonart voor R. 6000 met schip de Liefde	90

R. A. Lias Konstantinopel Stat. Gen. Nr. 7078.

VII.

1626—1632.

Übersicht über die Konsulatseinnahmen auf Cypern.

(Auszug aus der Rechnung Joh. Daniel van Steenwinckels.)

1626.

	Realen van achten
Ady 24 mey R. 79 a : 40 ontfangen van Pietter Hack voor consolaet a $1^1/_2$ p. c. over R. 5300 soo hy ontfangen heeft per de schepen Morgensterre ende Vier heemskinderen, hebbende hem $^1/_2$ pc. cortesia gedaen	79 : 40
Ady 17 Agosto R. 554 — ontfangen van Hendrick Bernarts voor consolaet a 2 p: cento over R. 27720 door hem ontfangen per diverse schepen als in't journael	554 : —
detto R. 201 ontfangen van Antt$_e$. Jansz. Duvelaer voor consolaet à $1^1/_2$ p c. over R. 13400 door hem ontfangen by diverse schepen als in't giournael hebbende hem $^1/_2$ p. c. cortesia gedaen	201 : —
detto R. 130 — soo veele my goet gedaen heeft Pietro Savioni voor de helft van't consolaet van't schip den Roc, schipper Jan Wyn volgens de determinatie van menheer Witsen, hebbende in alles gebracht $\frac{m}{13}$ realen .	130 : —
detto R. 240 — ontfangen van Pietro Savioni voor consolaet à 2 pc. over R. 12000 soo vele hy heeft aengegeven ontfangen te hebben per 't schip Croonenburg schipper Hendrick Dircksz. Brouwer	240 : —
detto R. 294 — voor consolaet a 2 p c. over R. 14700 by my selven per diversche schepen ontfangen als in't giournael	294 : —
detto R. 200 — voor consolaet a 2 pc. over R. 10d.[1] by my selven ontfangen per t' schip 't Postpaert schipper Harcke Cornelisz.	200 : —
Ady 25 Novemb. R. 120 — voor consolaet a 2 pc. over de R. 6000 ontfangen by my selven per 't schip den Gouden Leeuw schipper Adriaen Dommes . . .	120 : —
detto R. 50 voor consolaet a 2 pc. over R. 2500 ontfangen per 't schip de Hoope schipper Claes Gertsz. Spangiaert	50 : —

[1] = 10500 Realen. Hier ist wahrscheinlich ein d statt eines c gesetzt worden, denn nach der Höhe der Gebühr müßte der Betrag 10000 und nicht 10500 Realen gewesen sein.

[redacted]

	Realen van achten
Ady 21 Decemb. R. 248 — ontfangen van Hendrick Bernaerts ende Jacob Strycker voor consolaet à 2 p. c. over R. 12400 soo sylieden geaccuseert hebben ontfangen te hebben per't schip de Hoope schipper Claes Gertsz. Spangiaert	248 : —
	2116 : 40
1627.	
Ady primo april R. 136 a : 72 voor consolaet à 2 p. c. over R. 6845 ontfangen door Antte. Jansz. met de schepen de Gouden Leeuw ende de Hoope	136 : 72
detto R. 30 voor consolaet à 2 p. c. over R. 1500 soo wedergekeert syn van Alessandretta met het schip den Gouden Leeuw aen my geconsigneert	30 : —
	2283 : 32
ady 17 april R. 237 — voor myn $\frac{7}{8}$[1] in 2 p. c. consolaet over R. 17800 gecommen met het schip den Geluckigen Leeuw schipper Arent Corsten te weten aen Pietro Savioni ende Cristiaen de Willem R. 15000 aen Pieter Hack R. 1100 ende aen my selven 1700 . .	237 : —
Ady 17 Agosto R. 106 a. 36 voor myne $\frac{7}{8}$ in 2 p. c. consolaet over R. 8000 die Antt. Jansz. heeft geaccuseert ontfangen te hebben per't schip de Liefde schipper Rosecrans	106 : 36
detto R. 26 a : 36 vor myne $\frac{7}{8}$ in 2 p. c. consolaet over R. 2000 gecommen met het schip den Geluckigen Leeuw in Alessandretta aen Michiel Boonaert ende van daer met de Venetse galeoni alhier aen Antt. Jansz. . .	26 : 36
	369 : 72
1628.	
Ady 2 april R. 228 a : 48 soo veele dit jaer op't consolaet hebbe verlooren benevens de seer groote moeyte	228 : 48
	598 : 40
1629.	
Ady 30 marzo R. 80 naer lange dispute ontfangen van Antt. Jansz. Duvelaer voor R. 4000 soo hy meer ontfangen heeft per 't schip de Liefde als hy doen ter tyt heeft aengegeven	80 : —
Ady 11 april R. 45 a 40 naer lange contrasten ontfangen van Pietro Savioni voor consolaet a 2 p. c.	

[1] Warum $1/8$ abgezogen wurde, wird nicht angegeben.

	Realen van achten
over 85 sacken cottoenen door hem lange te vooren geladen op't schip Croonenburg als van Alexandria te Limissol is aengecomen van ververschinge	45 : 40
Ady 8 giungno R. 230 voor consolaet a 2 p. c. over R. 11500 gecommen met het schip den Nettuno schipper Willem Claesz. te weten R. 10000 aen Pietter Savioni, R. 500 aen Pietro Hack ende R. 1000 aen my selven	230 : —
detto R. 196 voor consolaet a 2 p. c. over R. 9800 gecommen met het schip Cronenburg schipper Hendrick Dircksz. Brouwer aen my en Cristiaen de Willem	196 : —
Ady ultimo Jullius R. 100. voor cons: a 2 p. c. over R. 5000 gecomen met het schip 't Postpaert schipper Harcke Cornelisz. te weten R. 3000 aen my selven en R. 2000 aen Antt-Jansz. Duvelaer	100 : —
1630.	
Ady 23 febr. R. 160. voor consolaet over R. 8000 gecommen met het schip den St. Pietter schipper Pieter Dol by my selven ontfangen	160 : —
Ady 11 settemb. R. 120 voor idem over R. 6000 met het schip den Nettunis schipper Willem Claesz. aen my en Cristiaen de Willem	120 : —
	931 : 40
detto R. 48 a 66 voor consolaet à 2 p. c. over 80 sacken cottoenen die ick meer op 't schip van Dol hebbe gelaeden als 't gelt daermede ontfangen	48 : 66
Ady 17 ottob. R. 16 a 16. idem over 28 sacken cottoenen die Antt. Jansz. Duvelaer meer geladen heeft op 't schip Nettunis schipper Willem Claesz.	16 : 16
detto R. 17 a 26. idem over 31 sacken cottoenen die ick meer op 't schip de Nettuno hebbe gelaeden als 't gelt daermede ontfangen	17 : 26
1631.	
Ady 3 marzo R. 17 a : 28 idem over 15 sacken cott. en eenige colloquintida die Antt. Jansz. heeft geladen op 't schip St. Pietter schipper Goethart die hier van acri[1] eenich soudt is comen laeden	17 : 28
detto R. 3 a 62. over 6 sacken cottoenen die ick op Goedthardt hebbe geladen	3 : 62

[1] von Akkon.

	Realen van achten
detto R. 6 a 17 over 241 carren soudt die Goethart heeft geladen	6 : 17
Ady 6 april R 142 a 67 over R. 7142 a 70 soo vele wtgebracht hebben 9000 hollantse daelders by my selven ontfangen per de fluyt de Coninck Davidt schipper Wilm Jacobsz	142 : 67
Ady 11 giungno R. 180 — over R. 9000 gecommen met het schip den Coninck Davidt schipper Pieter Jansz. Schram aen Antt. Jansz. Duvelaer	180 : —
Ady 24 settemb. R. 140 over R. 7000 gecommen met de fluyt de Hoope schipper Teunis Pietersz. a gio batta Nicolai	140 : —
Ady 26 ottob. R. 88 a : 40 over R. 4425 gecommen met het groodt schip den Ryckxappel schipper Arent Gertsz. . . . . , ...	88 : 40
1632.	
Ady 25 mey R. 100 — over R. 5000 gecommen met de fluydt de Kerck, schipper Hendrick Sivertsz. te weten R. 2000 aen Antt. Jansz. en R. 3000 aen Gio batta Nicolai	100 : —
Ady 3 luglio R. 6. over 3 stucken wolle laeckenen die Gio batta Nicolai van Venetia heeft ontfangen met de fluydt de Kerck	6 : —
detto R. 6 a : 70 van 25 balen zeep die Hendrick Walchaert hier op de fluydt de Kerck heeft geladen . .	6 : 70
detto R. 18. voor soo vele goederen Antt. Jansz. meer op de fluyt heeft gelaeden als de gelden daermede ontfangen heeft	18 : —
	1723 : 32
Die Ausgaben des Konsuls betrugen bis zum 1. August 1632	4747 : 68
Das Defizit demnach	3024 : 36.

R. A. Lias Konstantinopel Stat. Gen. Nr. 7079.

VIII.

1629—1632.

Übersicht über die Gesandtschaftsabgaben, die Haga vom Begin 1629 bis 21. August 1632 gezahlt wurden.

(Auszug aus der Rechnung des Gesandten.)

21. August 1632. Konstantinopel.

	Realen van achten
De Ambassaets rechten die my van Aleppo in den jaere 1629 geremiteert syn geweest bedraegen voor eerst de somma van 372 realen van achten en 40 aspers gelyck blyckt by de reeckeninge daervan aen my overgesonden door Henrick de Bacquer, met syn advys brieff van den 27 Oct. des selven jaers	372 : 40
Item noch aen my geremitteert als blyckt by de reeckeninge daer van aen my gesonden door den V. consul Johan van Peenen, met syn advys brieff van den 27 Nov. des selven jaers	220
D'Ambassaets rechten van Ciprus voor den jaere 1629 bedraegen als blyckt by de reeckeninge van den V. consul Daniel van Steenwinckel gesonden met syn advys brieff van den 28 Marty in 'tjaer 1630	421 : 10
Item van den selven noch per reste aen my geremitteert gelyck blyckt by syn advys brieff van den 18 Oct. in't jaer 1630	100 : 24
D'Ambassaets rechten van Saida voor den jaere 1629 bedraegen als blyckt by de reeckeninge aen my gesonden door den V. consul Henrico Walchart met syn advys brieff van den 26 April 1630	500
D'Ambassaets rechten van Cairo voor't selve jaer bedraegen als blyckt by de reeckeninge van den heer consul Gabriel Fernosi gesonden met syn advys brieff van den 3 Juny tot in't jaer 1630	180
Item de rechten van Cairo voor't jaer 1630 bedraegen als blyckt by de reeckeninge van Michiel Heusch aen my gesonden met syn advys brieff van den XI Juny in't jaer 1631, realen van achten 225, welcke penningen alsnoch onder den consul berusten	225
Voor myne Ambassaets rechten van Aleppo, Saida en Ciprus voor den jaere 1630 en 1631 heb tot noch toe niet meer genoten als 1300 realen van achten die my geremitteert syn geweest door Nicolo Orlandi,	

[redacted]

voor desen consul van de Nederlantsche natie in Smirna aen den welcken diti rechten heb moeten verpachten om niet t'eenemael daer van gefraudeert te werden, voor 2000 realen van achten 's jaers, hier . . . . Realen van achten 1300

Item staen onder den selven noch per sloth van myne reeckeninge 900

De resterende 1800 realen van achten treckt hy my aff voor de ambassaets rechten, die eenige factoiren in Saida en andere plaetsen van Palestina geweygert hebben te betaelen, haer defenderende jegens de consuls met d'autoriteyt van d' Emyren Facheredyn ende Ali des selffs zoon, gelyck ick daer over de clachten met myn brieff van den 4 Aprilis 1631 gedaen ende de remedie ootmoedichst versocht, maer noyt antwoort daer op ontfangen heb.

Van dit lopende jaer heb tot noch toe niet vernoemen dat er eenige Nederlantsche schepen in Levante geweest zyn, maer wat er hier naemaels soude moegen vallen, daer van sall ick pertinente notitie houden.

Bedraegen de bovengeschreven rechten de somma van realen van achten . . . . 4218 : 74

R. A. Lias Konstantinopel, Stat. Gen. Nr. 7079.

IX.

1634—1636.

Zwei Gutachten verschiedener Amsterdamer Kaufleute über istrisches Salz.

A. Amsterdam. 27. Juli 1634.

De Staten Generael der vereenichde Nederlanden versoeken mits desen de Heeren Burgermeesteren ende regierders der stadt Amsterdam, dat se de moeyten willen nemen van voor haer Edele te bescheyden eenighe coopluyden, die gehandelt hebben in zoudt, 't welck op Cabo d'Istria valt, item eenighe maekelaers die scheepen bevrachten, als oock eenighe

keetluyden[1], om respectiv
in't breede gehoort te werde
de navolgende vraegen.

Hondert mosen[2] Istrias sout rendeert off levert hier tot Amsterdam vyff en dartich lasten, wat minder off wat meerder, na de schepen dicht off ondicht ende de selve langh onder wegen syn, wesende de laccagie[3] in een papier apart van ses schepen gecalculeert ende hier annex, costende het sout der selver ses scheepen in Istria van de Seigneurie gecocht ontrent 2 a $2^1/_2$ riaelen van achten per mosa soo als onder vinden.

Eerstelyck hondert m
hoe veel lasten groff sout
selve cunnen wtbrengen, h
lande synde de mate daer
het sout aen Cabo d'Istria
gemeeten, ende hoeveel dat
mose van incoop cost op
d'Istria.

Na de valeur van Seudres off Brouaes[4] sout is de waerdie als nu tusschen de 50 ende 60 pont Vlaems het groot hondert, maer het Istriaes sout kan qualyck soo veel haelen als Seudres of Brouaes sout, boven dat meerder tarre onderworpen, alsoo het wat seer is beladen met cley ende andre onreynicheyt, doch als der begeerte is, soude het tegen Seuders ende Brouaes sout wel op mogen.

Ten tweeden hoe veel
yder hondert souts van d'I
voornoemt alhier soude co
vercocht werden, als het gen
wiert naer de valeur van Su
ofte Brouages sout.

---

[1] Sülfmeister.

[2] Entsprach wohl dem portugiesischen „moio", wonach Lissabon Salz verkauft wurde. Vgl. Nanninga Uitterdijk, Hand huis, Einleitung p. LXXXIII.

[3] Leckage: Der Verlust in Gebinden versandter Waren, de Abzug gebracht wird.

[4] Seudres: Damit ist zweifellos der kleine Fluß gemeint, unterhalb Marennes gegenüber der Südspitze von Oléron in den lantischen Ozean mündet. Brouaes = Brouage.

[5] Das Hundert oder Zent war schon im hansischen Bai verkehr das übliche Salzmaß, vergl. Agats, Baienhandel, p. 17 u wurde noch im 18. Jahrhundert in Amsterdam angewandt, Ko handel van Amsterdam I. p. 444. Hirsch, Danzigs Handels- u

Jeder last Istriaes sout wert in swaerte met het Frans gelyck gestelt ende gerekent als het Frans sout seven lasten voor een hondert ende men heeft betaelt tsestich gulden voor ieder last, achten dat men qualyck met vyftich gulden te geven per last te recht soude comen.

Ten darden, hoe veel lasten dat ieder hondert zouts is, ènde hoe veel dat men van Venetien herwaerts bevracht per last soude moeten betaelen.

In de calculatie van vyff en dartich last voor hondert moosen is de laccagie begrepen ende als geseght na de qualiteyt van de scheepen, ende na dat lange off kort seylen, daer na reguleert hem de laccagie.

Ten vyerden, hoe veel leccagie datter op yeder last souts soude vallen.

De asseurantie van der zee wordt gerekent ende is de cours acht per cento van de waerdie van't geene men doet versekeren het sout geëstimeert soo als het met oncosten [1] comt te beloopen.

Ten vyffden, hoe veel dat d'asseurance van de zee over yeder last soude bedraegen.

Een last off een hondert sout soude schaers kunnen geaugementeert worden op $\frac{4}{5}$ off van vyer op vyff, om dat het sout vuyl is ende licht, ende souden de oncosten beloopen ontrent achthien à twintich gulden het last, wat minder off meerder na den turff dier off goede koop is, d'welck hier inne grootelycx in consideratie compt.

Ten sesten, hoe veel dat yeder last zouts gerafineert werdende soude connen werden geaugmenteert, ende sulcx gedaen werdende, hoe veel oncosten soo van verschot van gelt, turff, arbeyt ende andersints daer toe soude werden gerequireert ende oock, in cort geseyt, hoe veel oncosten daer op loopen.

Gewerbsgeschichte, p. 92 berechnet es zu $7^{1}/_{2}$ Lasten, Agats erwähnt eine Notiz im hansischen Urkundenbuche VIII. p. 380 Nr. 5, wonach 1 Hundert 7 Lasten gleichkam.

[1] Es ist leider nicht ersichtlich, wieweit man den Begriff Unkosten zu fassen hat. Sind darunter die Frachtspesen allein zu verstehen? Oder auch die Provisionen für die Faktoren, die das Salz am Produktionsorte resp. in Venedig einkauften, ferner die Lieferungen an Bord, die Verladungen und nicht zu vergessen die Ausgangszölle? Gehören etwa Convoigelder und sonstige Schiffahrtsgebühren dazu?

De provisie van vercoopen, leveren, gelt te innen, ende rekeninghe te formeren is twee per cento, de oncosten op de convoy is vier gulden het hondert, pillotagie, paal, priem-, lootsmangelt ende lichter-gelt is ontrent twaelff gulden, doch een schip wat meer — d'ander wat minder segge twaelff gulden het hondert ontrent; den arbeyder die het levert treckt ontrent eene gulden thien stuyvers 'thondert ende den geswooren meeter eenen gulden achtthien stuyvers het hondert, den maekelaer voor syn moeyte van maeklaerdye twaelff stuyvers van 't hondert.

Dit is qualyck te solveren, alsoo eenighe jaeren veel ende andere jaeren weynich schepen vaeren naer Venetien, het welck bestaet na den treck in't cooren als oock in de vis ende vasten cost, amonitie van oorloge, item na den treck tusschen Venetia ende hier van alderhande waeren, eenighe jaeren thien à twaelff schepen, eenighe jaeren twintich ende meer scheepen, oock veele minder, soo dat onseker is, maer dat gaet vast dat om veertich gulden niemant sout sal hier brengen, eerder boven de vyftich

Ten sevenden, hoe veell provisie dat men gewoon is te geven van ieder hondert groff souts te vercoopen, daer in gerekent de moeyten van den ontfanck wt het schip, ende de wtleveringhe aen de keeten, ende hoe veel dat yeder hondert van meeten als andersints moet draeghen.

Ten achtsten, hoe veell scheepen datter 't een jaer min 't ander meer wt dese lande naer Venetien vaeren, ende hoe veel scheepen dat van daer herwaerts comen, alsoo gesustineert wert dat men om veertich gulden yder last souts van Venetien herwarts soude cunnen besteeden, hoewel sulcx mette responsiven op voorgaende vraeghen claerlyck sal cunnen bevonden werden.

Die unbestimmte Angabe der Handschrift macht es unmöglich, die Höhe der Versicherungssumme zu berechnen.

[1] Pilotage bedeutet in diesem Zusammenhange Lotsengeld. Pfahlgeld wurde erhoben, um Feuerbaken und Seetonnen zu unterhalten, Koophandel van Amsterdam I. p. 17 f. Daß zwischen den Mündungen der Zuidersee und Amsterdam 2 mal geleichtert werden mußte, bezeugt die Sentenz des Rates zu Mecheln bei Luzac, Hollands Rijkdom I. Beilage A. p. 7 f. „priem" = Gratifikation für den Schiffer.

[redacted]

ılden als onder de vyftich gul-
m sal men moeten ter vracht
taelen.

Compareerden ter Secretarye der stadt Amstelredamme Jan Bicker ende Jan Schaep, coopluyden, Jan Haeges ende Thonis Claesz. Bruyningh, keetluyden, ende Harman Laerman ende Gerrit Martsz. Groot, maekelaers, alle woonende binnen der selver stede, rechtelyck verdaeght om der waerheyt getuygenis te geven, ten versoeke van de Heeren Staten Generael der vereenichde Nederlanden, ende hebben by waere woorden in plaetse van eede verclaert ende gedeposeert, de voorstaende poinct off vraeghen met de annotatien in margine der selver gestelt, zelffs gelesen ende wel geexamineert te hebben, oock den innehouden daer van waerachtich te zyn.

Des t'oorconde teeken ick ondergeschreven Secretaris der voorsz. stede desen 27^{en} July XVI^{C} vyer en dertich, ende was onderteeckent S. Mostaert.

Gecollationeert jegens de origineele geteyckent als vooren, es deesen daer meede bevonden 't accordeeren opten derden Augusty XVI^{C} vyer en dertich by my Jan Warnaertsz. openbaer notaris, tot Amsterdamme residerende.

(was get:) J. Warnaertsz. not. publ.

1634.

B.

Amsterdam, 27. Juli 1634.

Calculatie gemaeckt wt seekere vraeghstucken, gestelt van wegen de Hooch Mog: Heeren Staeten Generael der Vereenichde Nederlanden ende de responsiven door coopluyden, keetluyden ende maekelaers binnen Amsterdamme voor de E. Heeren Burgermeesteren ende Regierders der selver stede opten 27 July 1634 daer op gegeven.

100 mozi sout in Istria cost aldaer eerst incoops . . f. . . [1]

100 mozi leveren wt of renderen hier 35 last incirca door een, gerekent seven last per hondert is vyff hondert deser maet.

Deese 100 mozi of 35 lasten hebben betaelt voor vrachte sestich gulden per last ende stelle die nu op vyfftich gulden het last is . . . . . . f. 1750 —

Convoy van incomen à 4 gulden 't hondert . . . f. 20 —

Pilotagie, pael, priem ende lichtergelt etc. stelle door een op 12 gl. per hondert . . . f. 60 —

guldens 1830 —

Het voorsz. Istriaes sout wort hier slechter geextimeert als Frans sout, doch genomen op de valeur van Seudres off Brouaes sout, ende op 't hoochste alhier in prys tegens sestich ponden Vlaems elck hondert, dat het nu niet mach haelen, is voor 5 hondert tot 60 £ . . . . f. 1800 —

Hier soude noch moeten affgaen als 't van boort ende wt de lichters wiert gelevert, van leveren den arbeyder een gulden thien stuyvers, is het vyff hondert f. 7 : 10

meeten eenen guld: 18 strs. is 5 hondert f. 9 : 10

makelaerdy 12 stuyvers per cento . . f. 3 : —

(zusammen) f. 20

gulden 1780 —

Soo dat dit gecalculeert sonder incoop, ende sonder asseurantie

[1] Wenn der Einkaufspreis einer „mosa" in Istrien oder Venedig (wie auf S. 382 angegeben) 2 bis $2^1/_2$ Realen van achten betrug, so kosteten 100 „mozi" 200 bis 250 Realen. Setzen wir den Real = 48 Stüver oder 2 fl. 40, dann würde sich der Preis von 1 „mosa" auf 4,80 bis 6 fl., von 100 auf 480 bis 600 fl. stellen.

ende provisie, bevinden dat het sout van Istria de bloote kosten niet can wtbrengen, maer op vyff hondert noch wel vyfftich gulden soude verlooren werden, dan wanneer het sout alhier op hooge prys is ende seer begeert, als dan soude het hem selven connen bedruypen, ende in sulcke gelegentheyt most den incoop heel civil syn, ende de vrachten niet steygeren.

C.

Amsterdam, 19. März 1686.

Copie.

De Ho: Mog: Heeren Staten Generael deser vereenichde Nederlanden, willende vercoopen seeckere quantiteyt sout gemaeckt ende gelegen onder 't gebiet van de Serenissime Republique van Venetia in deselve Golfo aen Capo d'Istria, hebben tot dien fyne voor haere Ed. Ho: Mog: gecommitteerde de erntveste heeren Gerard van Arnhem ende Jehan Ghysbrechtssen Pauw, jegenwoordich hier ter stede synde, op de vergaderinge van de negenthiene der geoctroyeerde West Indische Compagnie, diversche cooplieden dagelyckx met sout handelende, soo wel sulcke die gewoon syn door haere schepen, daeraen sy reder syn off die sy in tyt en wylen bevrachten sout te doen halen uyt verscheyden plaetsen gelegen in Vranckryck, aen de Middellandtsche Zee en elders, als mede de geene die het hier te lande coopen om te rafineren, oock andere die 't hier coopen ende wederom versenden naer de Noortsche ende Oostersche quartieren als Noorwegen, Sweeden, Riga, Revel, Dansick, Coningsbergen ende elders, ende aen haerluyden elcx in't bysonder aengeboden die voorsz: quantiteyt sout te vercoopen onder conditie naer beschreven te weten:

dat de coopers, elck voor soo veel sy sullen willen coopen, gehouden sullen wesen selffs schepen derwaerts te senden ende ter plaetse, daer't aen Capo d'Istria gelegen is, in de selve haere daer gesondene schepen te doen laden ende op haeren eygen risico ende costen vervoeren daer 't haer believen en goetduncken sal, midts hier te lande te betalen aen de geene die by haere voornoemde Ho: Mo: daertoe sullen werden gecommitteert den prys van 't selve sout,

sulcx syluyden bedongen sullen hebben, binnen thien dagen naer dat advys gecomen sal syn van de quantiteyt dat elck schip geladen sal hebben.

Soo hebben de voornoemde coopluyden elcx in't bysonder en meest alle eenparich geantwoort dat voor als nu ter tydt 't selve Piraens [1] off Istrias sout niet en kan gekoft en hier te lande vervoert worden om eenich voordeel aen te doen, gevende voor reden dat het nu alleen geen coopgeldt weerdich is, maer dat het de vrachten die daervan aen de schepen betaelt soude moeten werden niet en soude konnen opbrengen, omdat alle souten van andere ende naerder gelegene plaetsen soo wel in Vranckryck als aen de Middellandtsche Zee tot veel minder costen van vrachten als anderssints connen hier te lande gebracht worden.

Want alle soorten van sout syn hier te lande nu soo goedencoop te becomen dat groote schade daer aen gedaen soude werden.

Twelck de selve heeren gecommitteerde verstaende hebben naerder ondersoeck believen te doen, om aen Haere Hoogh Mogende te beter relas van haer besoignes te geven, ende tot dien fyne versocht van de ondergeschrevene coopluyden haere reden van weygeringe des coops te willen hieronder aen elcx met haere eygene handen schryven, gelyck geschiet is in manieren als volcht.

Ick ondergeschreven, by de voornoemde Ed. Heeren gecommitteerde van de Ho: Mo: Heeren Staten Generael deser vereenichde Nederlanden ontboden synde, soo hebben my haer Ed: verthoont seecker monster van Istrias sout in een tonneken, ende my gevraecht off ick daervan willende partie coopen op conditien, dat ick het selve sout aen Capo d'Istria moeten ontfangen ende in schepen, by my daertoe derwaers te senden, doen op myn costen ende risico vervoeren, midts dien bedongen prys te betalen ten dage naer dat men advys sal hebben van de ladinge in elck schip, hebbe verclaert gelyck ick als noch verclaere midts desen, dat het selve sout nu niet alleen geen coopgelt weerdich is om daer t'ontfangen, maer dat het de vracht der schepen niet weerdich en is, want het France sout dat op sint Marten [2] ende Oleron ende daer omtrent by Rochel gemaeckt wert, can ick coopen dattet my met incoop, scheepsvrachten ende andere oncosten tot hier ter steede te brengen, geen vyfftich ponden Vlaems en comt te costen, en dat het Istrias sout alleen van vrachten omtrent seventich ponden Vlaems soude costen het hondert, so men hier te lande gewoon is te vercoopen, ende dat men het voorsz. France

---

[1] Pirano südwestlich von Triest, an der Spitze einer kleinen Halbinsel.

[2] Hauptstadt auf der Insel Ré.

[redacted]

sout nu hier vercoopt om tweeenvyftich tot dryenvyftich ponden Vlaems het hondert ten hoochsten, ende dat het Istrias sout wtterlycken hier niet meer weerdich is als het voorsz. Frans sout, want ick in de voorleden jaeren van sesthien hondert dertich ende een en dertich hier goede partie Istrias sout hebbe gehadt ende niet dierder als 't Frans sout hebbe connen vercoopen, segge oock dat ick veel liever om myn proffyts wille sout soude doen coopen tot Allamatta[1] en Alfaecques[2] in t' rycke van Valentia alsmede aen den eylande van Ives[3], oock tot Trappano ende Augusta[4] op 't eyland van Cicilia off aen de eylanden van Hires[5] in Provenza, omdat alle die souten veel beter, swaerder, suyverder ende daerom hier te lande weerdiger syn, en op veel naer soo veel van vracht niet en costen; om de meerder gelegentheyt der plaetsen naer advenant de souten ende dat de keetluyden ofte rafineerders hier te lande het veel liever koopen als het Istrias sout 't welck ick by experientie bevonden hebbe. Gevraecht synde by de hoochgemelte Heeren waerom ick dan t' andere tyden het Istrias sout gecoft off doen coopen hebbe ende hier doen brengen, geve voor reden dat my ende myne medestanders doens meer heeft gedrongen een ongelegen noodtsaeckelycheyt als goeden wille om 't selve Istrias sout te copen, te weten alsoo doens verscheyden schepen met haer waren tot Venetia gecomen waeren, ende aldaer de contagieuse sieckte synde, soo en conden deselve schepen op geene plaetsen aen de Middelantsche See gelegen van daer navigeren, want men haer geen pratica geven wilde, sulcx dat sy genoodtsaeckt souden syn geweest ledich naer huys te varen, ende men tot Venetia verstaende dat de Republica tot Istria sout hadden en vercoopen wilden, soo coften eenige coopluyden Nederlanders, tot Venetia woonende, pertie van 't selve sout ende beladende de schepen mede die daer soo genoechsaem als in eenen sack waeren ende nergens heenen conden, welck sout hier te lande om voorsz: redenen (ende omdat doen ter tydt alle soorten van sout wel eens soo dier waeren als se jegenwoordich syn) van onse schippers gebracht werde. Anders geloove ick datter noyt hier te lande gebracht soude syn geweest.

Actum in Amsterdam, anno 1636 desen elffden Meert.

(was geteekend) Willem Muylman.

---

[1] Alematte, Alimatte oder Allematte nannten die Holländer das Salzfeld bei Guardamar, Provinz Alicante, an der Mündung des Segura ins Mittelmeer. Das dort befindliche Kastel hieß Torre de las Salinas, ditta Matta.

[2] Port Alfaques an der Ebromündung unweit Tortosa.

[3] Setubal.

[4] Trapani; Augusta nördlich van Syrakus.

[5] Iles d'Hyères.

Ick ondergeschreven verclare by desen over de presentatie van de Edele Heeren Gecommitteerden van de Ho: Mog: Heeren Staten Generael deser Vereenichde Nederlanden om't sout van Capo d'Istria te coopen naer de voorgestelde monster, ende op eygen oncosten ende peryckel van daer te halen, my tot geenen pryse en dient, om redenen dat hier verscheyden scheepsladingen in voorgaenden jaeren vercocht bevonden hebbe by luyden die het versenden als versieden off rafineren, niet meerder van substanty wert gehouden als 't Frans sout dat yder groot hondert nu vercocht wert ontrent tweeenvyftich ponden Vlaems, daer tegens 't sout van Istria in voorgaende jaren van daer ontfangen ontrent seventich ponden Vlaems yder groot hondert van vracht sonder eenige oncosten door malcanderen heeft gecost ende door my aen verscheyden schippers betaelt, hoewel nu tot dien prys noch niet souden vinden te bevrachten, maer waren de schepen doen tot Venetia synde genootsaeckt dese vracht te nemen als voor de reeders reeckeningh te laden, vermidts de contagieuse sieckte aldaer detto schepen in geen quartier van Italien geadmitteert wierden te laden, behalven de cooplieden ende schippers doen gesichte off hoope hadden ditto sout van Istria hondert twintich ponden Vlaems en daer over yder groot hondert te vercoopen, gelyck van t' Frans sout en meerder in dien tyt was geschiet.

Ady 14 Meert 1636 in Amsterdam.

(was geteekend) Gerart Smits.

Ick Paul de Willem verclare midts dese, dat soo lange het sout hier te lande op leege prys is, ende niet meerder can vercocht worden als nu dagelycks geschiet, dat de vracht van Venetie meer beloopen souden als het sout kan wtbrengen. Oversulcx en soude my het sout niet dienen al mocht ick het om niet hebben.

In Amsterdam Ady 15 Meert 1636.

(was get:) Paul de Willem.

Ick ondergeschreven verclare midts desen, dat het Istrias sout, waervan ons het monster by de Gecommitterde van de Ho: Mog: Heeren Staten Generael is verthoont, tegenswoordich hier niet dierder soude konnen vercocht worden als het Fransch sout, ende oock by my niet hooger geestimeert en wort, ende dat anderhalff hondert van 't selve Istrias sout niet hooger en estimeer als een hondert Trappanes, Augustus, Iris ende diergelycke souten, ende den prys van 't Fransch sout is tegenwoordich omtrent vyfftich tot tweeenvyftich ende wel hondert, ende naer myn verstant soo en soud' men 't niet

begeeren in Istria te halen, al mocht men 't voor niet hebben, alsoo 't meer van vracht soude kosten als 't hier gelden souden.

In Amsterdam den 15 Meert 1636.

(was get:) Jan Kuysten.

Jan Hagen, rafineerder van sout, tot Amsterdam conformere my met het bovenstaende.

Teunis Claesz. Bruyningh, rafineerder van sout, conformere my met het boovenstaende van Sieur Johan Kuysten.

Pieter Abrahamsz, keetmeester tot Amsterdam, verclaer als door sieur Jan Kuysten verhaelt is.

Ick ondergeschreven, gesien hebbende de monster sout van Istria, my verthoont door de Hooch Mog:, ende daer neffens by ons ondersocht tot wat prys wy het soudt aldaer ter plaetse gelegen wilden ontfangen, daerop ick verclaere niet alleen daer voor te willen geven, maer al mochten my boven het voorsz: sout noch hondert ponden Vlaems gebeuren, begeerde daer geen scheepsladingh van 150 lasten te halen, dewyl alhier te lande het Fransch als andere souten nu ter tydt tot soodanigen prys syn, dat men noch daer van schade hadde te verwachten.

In Amsterdam ady 15 Meert 1636.

(was get:) Goycken Elberg.

Ick Aris Elbertsz. Snoeck ben van advys als booven ende als sieur Geraert Smit.

Ick ondergeschreven, gesien hebbende de monster sout van Istria my verthoont door de Hooch Mogende, daer neffens by ons ondersocht tot wat prys wy het sout alhier souden willen coopen of souden doen, daerop ick verclare niet hoogher soude dienen als 't Fransch sout alsoo in Oostlandt het Fransch sout aengenamer is als Istria sout en dat men nu het Fransch sout nu hier te lande kan coopen tot een à tweeenvyfftich ponden Vlaems.

In Amsterdam den 15 Meert 1636.

(was get:) Claes Jansz. Clopper
Outger Lutsz.

Ten getuyghenisse, dat de bovenstaende copyen jegens 't originael aen my geexhibeert ende by my gerecognosceert, getranscribeert, ende naer collatie concorderende bevonden is, soo hebbe ick Benedictus Baddel, by den Hove van Hollandt

geadmitteerden openbaer notaris t'Amstelredam residerende, des met myne gewoonlycke notariael signature bevestight.

Den XIX dagh in Marty 1636 Amsterdam.

(was geteekend:) B. Baddell. not: publ:
1636 $\frac{3}{19}$.

R. A. Lias Italië 1636. Stat. Gen. Nr. 7048.

X.

1641—1657.

Liste der im Mittelmeergebiet von französischen Piraten geraubten niederländischen Schiffe und Güter. Nach den Angaben der Reeder und Befrachter vom Direktorium des Levantehandels in Amsterdam aufgestellt.

	Gulden
Eerstelyck, drie schepen comende van Livorno en Genua na dese Landen, genoomen ende tot Tholon opgebracht, daeronder een schip (genaempt de Drie Coningen) daerinne bevonden weynich goederen, die een jongman aen syn vader, woonende in Brabandt, was sendende, onder pretext dattet vyanden goederen in hadde. 't Schip en goet al te samen geconfisqueert, als van gelycken de twee andere, doch na groote schade van de geinteresseerde vry gekent, maer echter daerdoor schade geleden ter somme van	150 000
Item in't selve jaer een schip genaempt Ste. Paulo, schipper Claes Claesz. dat op de rede van Valentia granen was lossende, van de selve rede genoomen ende nooyt weder becoomen, ergo geheel wech, ende bedraecht de selve schade ter somme van	115 000
Item eenige maenden daernaer een schip genaempt St. Andries, schipper Gerbrandt Albertsz. Swaen, gaende adroicture van Moscovien naer Genua en Livorno, is tot Tholon opgebracht ende als boven mede geconfisqueert omdat daer eenige goederen in bevonden werden die onvry waren, hebben de goederen al te samen vercocht, t'schip na lange moeyelycke ende costelycke sollicitatien vry gegeven, ende hier te lande comende is't vierdepart niet van gecomen, bedraecht de schade daervan in alles ongevaer	300 000

Gulden

Item in den jare 1643 een schip genaempt de Drie Coningen, schipper Jan Pietersz., comende van Cicilien naer Genua, geladen met tarw, als boven mede geconfisqueert, waervan de helft niet gecomen is, bedraecht de geledene schade 80 000

In't leste van den jare 1643 genoomen ses schepen, gaende ballastscheeps naer Genua ofte andere plaetsen om vracht te soecken, onder pretext dat van Cicilien volck in Valencien gebracht hadde, hebben de selve mede geconfisqueert, niettegenstaende genoechsaem was blyckende door arrest daertoe gedwongen syn geweest, ende vermits het instantelyck schryven ende een jaer sollicitatien met groote costen vrygegeven, maer de schade daerdoor geleden 90 000

Weynich tyts daernaer hebben opgebracht het schip genaempt Ste. Joris, schipper Harmen Reyersen, gaende met granen van Cicilien na Genua; bedraecht dese schade 100 000

In de selve tyt hebben opgebracht een schip genaempt Vrou Jacoba daer schipper op was Cornelis Schellinger, mede als boven van Cicilien met granen, beloopende de schade 51 000

Item een weynich daernaer een schip genaemt de Walvis, schipper Reyer Egbertsz., comende met anys en amandelen geladen na dese Landen, welck schip, nevens de twee bovengenoemde schepen mede geconfisqueert ende de goederen vercoft syn, doch nae een jaer sollicitatien ende serieus voorschryven van Haer Hoog Mogende, nevens de instantie van den heer van Oiesterwyck, met groote moeyten ende costen, nu onlangs vrygegeven, dan eer dat de ordre van Syne Majesteyt tot Tholon was gecomen, waren deselve schepen aldaer op vrybuyt uytgerust ende in zee gelopen, ende 't bovengeschreven schip Vrou Jacoba soo voor acht maenden aen een Genuees vercoft is voor een cleyne prys, de helft niet van sal comen, ende niettegenstaende 't arrest van den Coninck tot nochtoe niet van gerecouvreert, bedraecht de schade van het schip den Walvis ter somme van . . 90 000

Ontrent den selven tyt in't jaer 1643 hebben de France een schip genaempt Bonte Koe gaende met

	Gulden
granen na Genua aen strant gejaecht en geheel geruineert, waerdich ten minste	50 000
Item vier schepen op de rede van Valentia leggende syn door de Franchoysen geheelyck geruineert, soo in brant geschoten als gestrant, die waerdich waren .	165 000
Een schip genaempt den Dolphyn, schipper Paulus Harmensz. comende uyt het gebiedt van den Paus met granen naer Genua, is door de selve in de gront geschoten, den schipper by haerlieden gesalveert synde, is met koelen bloede tirannich getracteert, daervan hy daernaer gestorven is, welck schip en goet wel waerdig was	110 000
Item een schip genaempt den Arent, daer schipper op was Jacob Schellinger, in de Pouille[1] geladen, gaende naer Genua, genoomen ende opgebracht, waerdich synde	100 000
Item in't eerste van't jaer 1645 een schip genaemt den Groten Christoffel, schipper Pieter Jacobsz. Grebber, comende van Venetien ende Napels naer dese Landen, seer ryckelyck met alderhande stuckgoederen geladen, is door deselve Franchoysen genoomen ende op 't eylandt Sardagne verseylt, waervan eenige gebergde sydewaaren tot Genua gebrocht synde, aldaer door de Franchoysen resident vercocht sonder datter de eygenaers eenen penning van hebben connen becomen, ergo 't geheele schip en goet wech, dat ten minste waerdich was	600 000
Noch in't selve jaer 1645 tot Tholon opgebracht vier schepen, namentlyck den Dolphyn, schipper Barent Claesz.; Sinter Claes, schipper Claes Cornelisz. van Surwoude; St. Stephen, schipper Cornelis Sieuwertsz.; den Coninck Salomon, schipper Jan Hendricsz., welcke alle noch tot Tholon leggen ende t'samen wel waerdich syn	350 000
Een schip genaempt den Eenhoorn, schipper Hendrick Vechtersz. comende laest van Livorno, mede seer ryckelyck geladen met stuckgoederen, onder pretext dat te vooren eenich goet in Cicilien ingenoomen hadde,	

[1] Apulien.

[redacted]

is van henlieden genoomen ende opgebracht waerdig synde . . . . Gulden 500 000

Alsmede onlancx een schip genaemt St. Jan comende van Salé naer Livorno, genoomen onder pretext dat, soo sy seyden, Joden goederen geladen hadde, hebben onder wegen eenich goutsuycker ende andere waren daeruyt genomen tot Barsalonia vercocht, dit schip met 't bovengeschreven is noch tot Tholon leggende, is dit schip met syn ladinge waerdich 100 000

Alle welcke bovengenoemde schaden beloopen ter somme van negen en twintig hondert een en vyftich dusent guldens, ende alhoewel de drie bovengeschreven laeste percelen (als doen noch tot Tholon leggende) naderhant vrygegeven syn, soo bedragen echter de schaden daerby geleden ter somme als vooren, segge in 't geheel 2 951 000

Volgen de schaden t'sedert het accoort van de Marine metten commissaris Reynst gecontracteert van Ao. 1646 tot Ano. 1650 incluys, in de voornoemde Middelantsche zee geleden.

Eerstelyck in 't jaer 1648 is het schip genaempt den Propheet Samuel, gaende van Amsterdam met granen na Genua ende Livorne, van de Fransche genoomen ende tot Tholon opgebracht, nae veele moeyelycke sollicitatien en costen hebben het schip vry gegeven, maer eerst geplondert ende berooft, bedragende de schade daerby geleden ter somme van 25 000

In 't selve jaer in November hebben genomen ende tot Tholon opgebracht 't schip genaempt St. Jan Baptista, schipper Hans Focx, gaende naer Venetia met costelycke stuckgoederen geladen, onder pretext dat het in Spangien was aengeweest, (alwaer het buyten kennisse van de inladers was aengeloopen) hebben naer vele moeyten en sollicitatien en oncosten het schip alleen van cleyn importantie ende weynich waerdich synde dat gepexeert hadde, weder vry gegeven maer de goederen al te samen geconfisqueert en vercocht, waerdich synde 800 000

Item in't selve jaer is genoomen ende tot Tholon opgebracht een schip genaempt de Liefde, daer schipper op was Claes Outgertsz. Pranger, gaende van hier na

Gulden

Genua en Livorno met granen, naer veel moeyten en costen 't schip vrygegeven maer geplondert ende berooft, bedraecht de schade daerby geleden 75 000

Item in't selve jaer in December hebben genoomen ende opgebracht 't schip genaempt Abrahams Offerhande, schipper Abraham Geurtsz. gaende van hier met granen naer Goro[1] in de Golphe van Venetie, na vele moeyelycke sollicitatien en costen 't schip eerst geplondert hebbende, wederom gegeven ende belooft het provenu van de granen mede te restitueren, maer is niet gevolcht, beloopt de selve schade 70 000

Item omtrent de selve tyt syn genoomen ende tot Tholon opgebracht drie scheepen namentlyck de Kat, de Hont ende de Liefde, gaende alle drie van hier met granen en stuckgoederen nae Genua en Livorno, nae veele sollicitatien vrygegeven, maer wel geplondert ende daeruyt gestoolen te hebben, belopen de geledene schaden 90 000

In't begin van't jaer 1649 hebben genoomen ende opgebracht het schip de Macreel varende van dese stadt met granen na Genua ende Livorno, 't schip naer vele moeyten, costen ende plunderen wedergegeven, maer de granen behouden, bedraecht de schade 76 000

In February desselven jaers genomen ende tot Tholon opgebracht 't schip St. Jan, schipper Cornelis Harmensz. Eenarm, varende van hier naer Civita Vetia, 't schip wel geplundert na veel moeyten en costen vrygegeven maer de granen vernielt en vercocht, 't gelt opgesteecken, ergo geheel wech, beloopt op 79 000

Item noch het schip genaempt de Pereboom op de selve maniere geplundert ende de granen behouden, bedragende de schade op 78 000

Item het schip genaempt de Koetswagen, als vooren, is schade 77 000

Item noch het schip genaempt de Broeder, schipper Jan Pietersz. Broeder, als boven 74 000

Item noch genoomen 't schip genaempt de Moriaen, waervan de ladinge by sententie wel vrygegeven

[1] Nördlich von Comacchio, am Po di Goro.

hebben ende deselve geredimeert op twee en veertig dusent guldens, doch tot nochtoe niet van gecoomen, bedragende de schade daerby geleden . . . . Gulden 81 000

Item 't schip genaempt St. Jan, schipper Barent Cordes, gaende van hier met granen na Civita Vethia, na vele moeyten, costen en plonderinge, oock eenige granen bedorven synde, hebben se wedergegeven, bedragende de schade daerop gevallen 25 000

Item noch genoomen en opgebracht 't schip genaemt St. Jacob, schipper Claes Fransz. varende met granen op deselve voyagie ende getracteert als 't voorgaende schip St. Jan, en schade geleden 25 000

Weynich tyts daerna genoomen het schip de Liefde, schipper Ewout Hendricsz. Juyst, met granen ende andere goederen na Genua en Livorno, ende geconfisqueert onder pretecxt dat sylieden naer Napels wilden, dan na veele moeyten en costen wedergegeven, en bedragende de schade daerop geleden 50 000

Item omtrent den selven tyt hebben de Fransche geplundert 't schip genaempt St. Jan, schipper Cornelis Jansz. Kuyt, gaende of comende van Livorno naer deser stede Amsterdam, daeruyt gestolen ses balen syde waerdich 20 000

Weynich tyts daer naer hebben noch genomen 't schip genaempt Salvador, schipper Jacob Schoenmaecker, comende met verscheyde goederen naer deser stede Amsterdam en Hamburch, alles (na hun gewoonte) geconfisqueert sonder eenige reden, ten minste waerdich 120 000

Item in 't laeste van 't selve jaer 't schip genaemt St. Thomas, comende uyt Levanten, is ontrent Livorno van de Fransche gespolieert ende daeruyt aen goederen genoomen de waerde van 20 000

Ontrent den selven tyt hebben genoomen het schip de Perel, gaende met granen ende andere goederen van Livorno na Venetie, alles daeruyt gestoolen ende vercocht sonder eenige confisquatie, doch 't schip van alles berooft synde, vrygegeven, bedraecht de schade 120 000

Item noch ter selver tyt genomen het schip de Hoop, schipper David Danielsz., gaende op deselve voy-

agie ende getracteert als het voorgaende, beloopende deselve schade op . . . . Gulden 130 000

Noch hebben genoomen ende in 't eylandt Ste. Margreta opgebracht 't schip genaempt de Vrede, comende van Civita Vethia naer deser stede, met aluyn geladen, de ladinge behouden ende vercocht, sonder eenige confisquatie ofte forme van rechte 25 000

Item het schip de Vergulde Molen, schipper Jacob Stevensz. Molenwerf, comende uytte Pouille met granen, 't schip geplondert ende vrygegeven, doch de granen behouden ende tot Porto Longone[1] opgebracht, is de schade 80 000

Item noch in 't laetste van 't voorlede jaer genoomen ende in 't selve eylandt Ste. Margreta opgebracht het schip genaempt Sphaera Mundi, schipper Claes Tym comende van Messina naer deser stede, geladen met veel syde ende stuckgoederen, welcke sy aldaer sonder forme van rechte ofte confisquatie vervreemde en vercoopen, de schade daerop geleden is 350 000

Omtrent den selven tyt in 't leste van 't voorlede jaer heeft den ridder Bourlemont (met het schip Amelia) genoomen ende in 't voornoemde eylandt Margareta opgebracht het schip de Propheet Samuel, schipper Jacob Jansz. van Oostsanen, comende met stuckgoederen van Livorno naer deser stede, de matrosen als boven daer van gejaecht, den schipper met een jongen ofte twee rigureuselycken in 't schip gevangen gehouden, met afparssinge dat soude bekennen dat Spaensche goederen in hadde, ende heeft den ambassadeur Brasset aen haere Hoog Mogende ende d' interessanten asseurantelycken verclaert dat 't voornoemde schip met syne gehele ladinge vrygegeven was, daerby vougende tot meerder verseeckering, dat hem sulcx van den Coning vast ende voor seecker geschreven was, werdende 't selve uyt 't voornoemde eylant Margareta herwaerts oock voor seecker geschreven, 't welcke alles niet anders can geduyt werden als mede de geinteresseerde te abuseren dat geen vordre diligentie souden doen, om al soo beter tyt te hebben om de goederen te vervreemden, als geschiet is, hebbende de voornoemde Bourlemondt 't voorschreven

[1] Auf der Insel Elba.

	Gulden
schip met d' ingeladene steen en weynige rouwe goederen van cleyne importantie (nadat 't selve gespolieert hadden) weder vrygegeven, maer de costelycke en fyne waren eerst daeruyt gelicht, oock differente cassen laten openen ende de goederen daeruyt genoomen, in voegen de selve schade is bedragende	250 000
Weynich tyts daernaer hebben noch in 't selve eylandt opgebracht 't schip genaempt de Vergulde Valck, gaende met swavel, syde ende andere goederen geladen van Venetia na Livorno, welck schip (aldaer noch is leggende) geheel geplundert ende de goederen vervreemt werden, waerdich	100 000
Item becomen met de jongste brieven tydinge dat wederom genoomen ende opgebracht hebben het schip genaempt Ste. Stephana, schipper . . . . . Buysman, gaende van Livorno na Venetie met granen en stuckgoederen, waerdich	120 000
Item 't schip de Sampson, mede van Cicilen met granen naer Livorno	85 000
Schipper Reyndert Bartelsz. Doncker, 't schip genaempt het Postpaert, gaende met sout van Ybica[1] naer Genua, door onweer naer Villa Franca ingelopen, wert aldaer aengehouden, bedragende 't schip en ladinge	35 000
't Schip St. Niclaes, schipper Pieter Jansz. Jongehaen, uyt de Pouille naer Genua gaende, door de Fransche genoomen ende 't volck overboort gesmeten, was waerdich[2]	120 000
Bedraecht met de voorgaende sommatie t' samen	7 499 000[3]

Lyste van de schepen door de France in den jare 1650 genoomen.

Item twee schepen genoomen, genaempt den Coninck ende de Pelicaen, beyde tot Tholon opge-

---

[1] St. Ubes = Setubal in Portugal (Bezirk Lissabon).

[2] Die 3 Schiffe Sampson, Postpaert und Niclaes sind auf einer anderen Liste unter den im Jahre 1650 gekaperten Schiffen aufgeführt.

[3] Dieses Resultat ist falsch, denn die Addition der vorstehenden Summen ergibt nur = 5 646 000 fl.

	Gulden
bracht onder valsche pretecxt dat 't schip de Coninck tot Napels t' huys behoorde voor goede prys verclaert en geconfisqueert, den Pelicaen geheel gespolieert ende geconfisqueert, ende hoewel dese beyde schepen met ballast van Napels waren gedestineert naer de Pouille, soo bedragen de schade ter somme van	50 000
Item een schip genaempt St. Pieter, schipper . . . ., varende van Amsterdam na Genuae en Livorno, met tarw geladen tot Tholon opgebracht ende geconfisqueert, waerdich	71 000
Noch als boven een schip St. Niclaes op deselve voyagie ende mede met boven	78 000
Item het schip St. Laurens, schipper Floris Dircsz. Visscher, comende met granen uyt Barbarie naer Genua, de goederen prys gemaect, het schip geplundert en eyntelyck het schip met groote moeyten ende costen vrygegeven, bedragende de schade	75 000
Item het schip Prins Hendrick, schipper Aris Arisz., varende van hier naer Genua, met granen geladen, tot Porta Longone opgebracht, de ladinge geconfisqueert ende 't schip geplundert, de schade beloopt	85 000
Het schip St. Laurens, schipper . . . . varende met granen naer Venetie, tot Portolongone opgebracht, ladinge geconfisqueert ende 't schip gespolieert	80 000
Item het schip St. Joris, schipper Marten Jansz. Vael, varende uyt de Pouille met granen naer Napels, genoomen ende tot Tholon opgebracht, de ladinge voor goede prys verclaert en vercocht, 't schip na geplundert te hebben, vrygegeven	100 000
Het schip den Jonas, schipper Herbert Cornelisz., comende van Cicilien en Napels na dese Landen, met sout ende eenige balen syde ende syde laeckenen, in zee van de Fransche gespolieert ende syne waeren daeruyt genoomen, waerdich	50 000
't Schip Hamborch, schipper Pieter Mieusz. Hases, comende uyt Levanten herwaerts, als boven gespolieert ende aen goederen daeruyt genoomen voor	50 000

[redacted]

	Gulden
Item schipper Sybrant Pietersz., comende van St. André[1] herwaerts, met wolle geladen, door een Fransche caper genomen ende tot Calis opgebracht	17 000
Het schip genaempt Arca Trojana, schipper Hendrick Raet, comende van Trapano, met sout geladen, is genomen ende tot Tholon opgebracht, eyntelyck met grote costen vry gecregen	15 000
Schipper Hendrick Broeckman, 't schip St. Maria, comende van St. Lucas in Spangien nae deser stede, ryckelyck geladen met silver en andere costelycke goederen, is genoomen ende tot Duynkercken opgebracht ende van daer tot Hable de Grace, 't silver en contanten daeruyt genoomen, beloopende met d' andere goedoeren de schade op	400 000[2]
Item een galjoot met aluyn geladen comende van Civita Vethia herwaerts, tot Porto longone opgebracht ende de ladinge prys gemaeckt, waerdich	22 000
Een schip genaempt Delft, schipper ...... comende van Alicanten herwaerts, in zee genoomen ende gerantsoneert voor	30 000
Item genoomen 't schip den Groten St. Peter, schipper Willem Ackely, gaende van Amsterdam naer Venetien met veel costelycke stuckgoederen	400 000[3]
In 't laest van 't jaer 1650 schipper Jan Harding, comende uyt de Condaet[4] herwaerts, is genoomen ende tot Calis opgebracht ende tot dato noch gedetineert, waerdich	20 000
Item een schip comende van Bilbao nae dese stede met stucken van achten en wolle geladen, genoomen ende in Bretangie opgebracht, met moeyten en costen gerantsoneert, ende d' uytgenoomen goederen waerdich t' samen	24 000
Item het schip den Propheet Samuel, schipper Cornelis Jacobsz., varende van hier met stuckgoederen na Venetien, waerdich	250 000

[1] Welcher Platz gemeint ist, läßt sich nicht feststellen, da verschiedene Orte im Süden St. André heißen.

[2] In einer anderen Liste, die sonst mit der vorliegenden übereinstimmt, ist der Schaden = 500 000 fl. angegeben.

[3] Dieses Schiff fehlt in der eben erwähnten zweiten Liste.

[4] Die Landschaft östlich vom unteren Guadiana, vgl. E. Baasch, Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel, p. 60 Anm. 1.

	Gulden
Item het schip de Hope, schipper Jacob Oldenhuys, als boven, mede met stuckgoederen per Venetia .	230 000
Noch den Cleynen Samson, met visch ende andere goederen naer Venetia	16 000
't Schip St. Matheus, schipper Cornelis Pietersz. Puyt, van Cicilien naer Livorno met granen, waert . .	90 000[1]
't Schip de Croon, schipper Riddert Evertsz., gaende van hier per Genua, genoomen ende tot Tholon opgebracht, omdat tot Alicanten aengeweest was, de contanten vrygegeven, de reste van de ladinge (bestaende in verscheyde stuckgoederen) geconfisqueert	120 000
't Schip St. Jan, schipper Ariaen Jansz., comende van Genua en St. Remo, geladen met marmersteenen, limoenen[2] en andere goederen naer Amsterdam, de fyntste goederen daeruyt genomen en de limoenen door den langen tyt altesamen bedorven, belopende de schade daerby geleden ten minsten	50 000

Anno 1651.

Is door deselve capers genomen ende tot Tholon opgebracht het schip genaempt den Dolphyn, schipper Dirck Pietersz. Botterpodt, comende met granen uytte Pouille naer Genua, 't schip vrygegeven ende de granen geconfisqueert, bedragende de schade	150 000
In 't selve jaer 't schip de Vergulde Star, schipper Dirck Jansz. by nacht, gaende met suyckeren ende andere goederen geladen van Lixbon nae Venetien, de goederen geconfisqueert	160 000
Het schip de Trou, schipper Adriaen Gerritsz. van der Veer, comende met granen uyt de Pouille naer Genua, tot Tholon opgebracht, de granen geconfisqueert, waerop behalven andere door Jacques Thiry[3] alleen is doen verseeckeren de somme van 't negentich dusent guldens, sulcx dat gereeckent wert de schade daervan ten minste op	140 000
Item in den selven tyt 't schip St. Nicolaes, schipper Pieter Jansz. Jongenhaen, mede met granen op	

[1] Erst hier beträgt die Gesamtsumme der Verluste = 7 499 000 fl.
[2] Zitronen.
[3] Thierry, vgl. S. 359.

	Gulden
deselve voyagie als boven ende door den selven Thiry daerop doen verseeckeren vierentachtig dusent guldens, schade	120 000
In 't selve jaer opgebracht 't schip de Coninginne, schipper Evert Egberts, mede met granen uytte Pouille naer Italien, de ladinge geconfisqueert, daerop door dito Thiry een-en-tachtich dusent guldens was doen verseeckeren, comt de schade daervan op	112 000
Item het schip St. Franco., schipper Claes Pietersz. Blocker, comende met granen uyt Cicilien naer Italien, opgebracht ende de gantsche ladinge geconfisqueert	115 000
Item als boven 't schip Adam en Eva, schipper Daniel Vries, oock met granen, schade	120 000
Noch het schip genaemt de Roos, schipper Heyn Cornelisz. Roos van Suyrwou, mede uyt de Pouille naer Italien, na drie etmalen vechtens den schipper dootgeschoten, 't schip verovert, eyntelyck gesoncken, bedragende de schade van 't schip en goet ten minste . . .	140 000
Item het schip St. Paulo, schipper Cornelis Pietersz., comende van Venetien naer deser stede Amsterdam, geladen met rys ende andere costelycke stuckgoederen	250 000
Item het schip de Liefde, schipper Meyndert Claesz., comende van Venetien ende Cicilien, geladen met rys ende andere waren	
Item het schip de Beer, schipper Cornelis Dircsz. Beer, comende uyt de Pouille naer Amsterdam met oly.	
Item het schip de Cleyne Roos ..... op de custe van Barbarien genomen ende soo de tydinge quam is 't schip van den rover door de matrosen die hy overgenomen hadde van 't schip de Roos 't schip afgelopen ende 't selve gebracht tot St. Lucar in Hispangien . .	
Item 't schip de Glasemaecker, schipper Pieter Jansz., comende uyt Cicilien met sout naer Amsterdam .	
Item 't schip de Liefde, schipper Dirck Buys, comende van St. Remo naer Amsterdam geladen met limoenen	12 000

Item het schip de Sampson, schipper . . . . . de Kistemaecker comende . . . . Gulden

Anno 1655.

'tSchip St. Joseph, schipper Sybrant Pietersz. Valehen, varende met tarw na Genua, genomen ende tot Tholon opgebracht, d' ingeladen granen vercocht ende geconfisqueert, dan het schip, in 't geheel berooft ende gespolieert synde, vrygegeven uyt vrese van de dreygementen van den commandeur van Galen[1], daervan de schade bedraecht 100 00

De Hope, schipper Pieter Crynsz., comende van Zanten per dese stadt met corenten, na verovering van 't schip den schipper met coelen bloede vermoort, omdat hy hem hadde verweert, ende hoewel vrygegeven, de corenten bedorven; daerop schade gevallen 150 00

De Rosecrans, schipper . . . .

De Vygeboom . . . .

Het schip de Vergulde Son, schipper Adolph van Wyngaerden, gaende van Amsterdam na Genua en Livorno met stuckgoederen geladen, leck geworden synde ende daerover in de eylanden van Yrisch[2] lopende, is van de coninckIycke galayen van daer gehaelt en tot Tholon opgebracht, na jaren ende dagen sollicitatien 't schip vrygegeven ende door de capiteyn van de galeyen de beste goederen daeruyt genomen ende vercocht, waerdich . 60 00

'tSchip St. Jan, schipper Cornelis Jansz. Kent van Hoorn, gaende van Lixbon naer de Straet, alsoo tot Cadicx aengeweest was, genoomen ende opgebracht . . .

In January 1656.

Het schip genaempt de Gecroonde Leeuw, schipper Adriaen Jansz., comende van Venetie nae dese stadt Amsterdam met stuckgoederen geladen, tot Tholon opgebracht ende door den admirael monsr. de Vendome[3]

---

[1] Über Johan van Galens Tätigkeit im Mittelmeere vgl. Jonge, Zeewezen I. p. 461 ff.

[2] Gemeint sind natürlich die Iles d' Hyères.

[3] César, Herzog von Vendôme, ältester Sohn Heinrichs IV. der Gabrielle d'Estrées war 1655 Großadmiral von Frankreich.

[redacted]

de ladinge geconfisqueert ende het schip met de vrachten vrygegeven, schade . . . . Gulden 240 000

Noch omtrent den selven tyt een schip genaempt St. Pieter, schipper Jacob Dircsz. Baers van Hoorn, gaende van Genua naer Lixbon met syde waren ende andere goederen geladen, in zee genomen ende in 't eylandt St. Margreta opgebracht ende door die van Genua de ladinge voor twee en dartich dusent stucken van achten geredimeert doch desniettegenstaende vele fyne goederen daeruyt gestolen wesende, comt de schade op . . 100 000

Item noch een schip genaempt d' Eendracht, schipper Gillis Jansz., gaende van Alicante na Venetie met wolle, contanten en andere goederen geladen, opgebracht, de ladinge geconfisqueert bedraecht 200 000

In de maent Juny is 't schip de Liefde, daer schipper op was Gale Galisz., gaende met suyckeren en andere goederen van Lixbon na Livorno en Venetien, in zee aengerant door 't schip de Regina, het volck tirannich gepynicht, den schipper met de handen op de rugge ende gewicht aen de voeten aen de rede ophysschende om valsche verclaringe daeruyt te trecken, waermede tot hun voornemen niet comende, hebben het schip gespolieert ende berooft ende, volgens de verclaringe van den schipper die noch voorhanden is en syn gesontheyt daerover is misschende, voor de waer van maer als 40 000

Anno 1657.

Ende nu onlangs in de maent van .... het schip de Rode Haes, schipper Aris Claesz., comende van Alexandrie naer Livorno, is in zee door een Fransche roover 't schip Apollo aengerant ende na 22 uyren vechtens verovert ende tot Tholon opgebracht, waerdich met syn ladinge 175 000

R. A. Lev. Handel, Portefeuille 192.

XI.

1645—1646.

1. Juli—30. Juni.

Auszug aus der 13. Lastgeldrechnung der Amsterdamer Direktoren des Levantehandels.

Ontfangh.

Op 't comptoir tot Amsterdam, van de schepen ontfangen als volcht.

. . . .

	Gulden
Ady 17 Meert 1646[1] schipper Ertman Metselaer van Dansick, 't schip genaempt den Coning Salomon, groot vyffensestich lasten, van Malaga gecomen, betaelt . .	65
22 ditto, schipper Fredrick Focx van Hamborgh, het schip genaempt St. Jacob groot sestich lasten, van Malaga gecomen	60
— ditto Hendrick Otten van Hamborgh, 't schip den Nachtegael, groot ses en dertich lasten, van Malaga gecomen, betaelt	36
Ady 23 ditto. Dirck Willemsz. van Bremen het schip genaempt de Fortuyn, groot hondert lasten, varende nae Venetien	100
Ady 24 Meert Juryaen Pietersz. van Hamborch 't schip St. Jacob, groot sestich lasten, varende nae de Straet	60
— ditto Albert Vet van Hamborgh, 't schip genaempt de Halve Maen groot tachentich lasten, van Malaga gecomen	80
26 ditto Lourens Cornelisz. van Amsterdam 't schip de Vier Heemskinderen, groot vyff en tseventich lasten, varende nae de Straet	75
30 ditto. Lourens Cornelisz. van Hamborgh, 't schip genaempt St. Pieter, groot hondert lasten van Malaga gecomen	100
Ady 7 Aprill schipper Cornelis Willemsz. van Noordtwyck, 't schip de Patientie, groot hondert en sestich lasten	160

[1] Das jeder Eintragung vorstehende Datum bezeichnet den Tag, an welchem das Lastgeld bezahlt wurde, nicht etwa Ankunfts- oder Abfahrtstag des Schiffes.

[redacted]

Gulden

10 ditto schipper Floris Cornelisz., 't schip den Gouden Valck, groot hondert en vyfftich lasten, betaelt 150

13 ditto. Jochem Mertsz. van Hamborgh, 't schip genaempt den Engel Raphael, groot hondert en vyfftich lasten, varende nae Genua en Livorne 150

18 ditto William Matheus van Pleymuyen[1], 't schip genaempt de Speditie, groot hondert lasten, van Livorne gecomen, betaelt 100

Ady 3 May, Marten Jacobsz. van Alckmaer 't schip genaempt 't Wapen van Alckmaer groot vyffentwintich lasten 25

7 ditto. Hendrick Lucasz. van Hamborgh met syn schip groot vyffensestich lasten van Malaga gecomen, heeft betaelt 65

9 ditto. Claes Richersz. van Hamborch, 't schip de Pellecaen, groot hondert lasten, van Mallaga gecomen, betaelt 100

Ady 7 Juny Rutge Stubbe van Hamborgh 't schip genaempt Ste. Maria, groot hondert een tachentich lasten, van Malaga gecomen, betaelt 180

12 Juny Hans Louw van Hamborgh, met syn schip groot sestich lasten van Malaga gecomen, betaelt 60

Ady 15 ditto. schipper Hercke Pietersz. van Amsterdam, 't schip 't Huys te Liesvelt, groot hondert lasten, varende nae Marseillen heeft betaelt 100

18 ditto Albert Pietersz. Deucht, het schip genaempt de Swaen, groot hondert en sestich lasten, betaelt 160

20 ditto Wybrant Jaspersz. het schip genaempt St. Jan Babtista, groot tachentich lasten, wt de Straet gecomen 80

20 Juny Jacob Cornelisz. Swert, 't schip d' Eendracht, groot hondert en dertich lasten, wt de Straet gecomen, betaelt 130

— ditto. de selve schipper en schip noch een mael, varende nae de Straet 130

27 ditto Hans Cock van Lubeck, met syn schip groot hondert lasten, van Malaga gecomen, betaelt 100

[1] Plymouth.

	Gulden
— ditto schipper Claes Jansz. de Guyt, het schip genaempt de Engel, groot hondert lasten, heeft betaelt . .	100

Van het comptoir tot Medenblick van de onderstaende schepen het lastgelt ontfangen als volcht, blyckende by declaratie van Heyndrick Verwer, colecteur aldaer.

Ady 24 Meert 1646, schipper Claes Cornelisz. Hen, van Medenblick, het schip genaempt de Vale Hen, groot negentich lasten	90
Ady 11 Aprill Jan Pietersz. Rootges, het schip genaempt de Stockvis, groot hondert lasten, heeft betaelt[1]	100

R. A. Lev. Handel, Portefeuille Nr. 267.

XII.

1646—1647.

1. Juli—31. Mai.

Auszug aus der 14. Lastgeldrechnung der Amsterdamer Direktoren.

Ontfang.	Gulden
Eerstelyck is op 't comptoir tot Amsterdam ontfangen als volght.	
Ady 2 July, schipper Robbert Barrittz. van London, het schip genaempt den Jems, groot tachtentig lasten, van Malga gecomen heeft voor lastgeld betaelt	80
3 ditto Thomas Clerq van London, het schip genaempt den Leopaerdt, groot hondert en dertig lasten, betaelt	130
Ady ditto schipper Robbert Parcker van London het schip genaempt den Coopman van Livorne, groot hondert lasten, heeft betaelt	100
Ady 5 July schipper Claes Baack van Wyck op Zee, het schip genaempt den Dolphyn, groot tagtentig lasten, van Malaga gecomen, heeft betaelt	80

---

[1] Diesem Posten folgt das Gesamtresultat der Hoorner Lastgelderträge vom 1. Oktober 1644 bis 2. Mai 1646 = 3615 fl. (ohne Angabe der Schiffe).

Gulden

14e Raatge Stobbe van Hamborgh, het schip genaempt Sta. Maria, groot hondert en tagtentig lasten, betaelt 180

Ady 18e ditto schipper Alewyn Hendricksz. Pasmoy van Amsterdam, het schip de Hoope, groot hondert en veertig lasten 140

4 Augusty. schipper Jacob van Schiedam, het schip genaempt d'Eendracht, groot hondert lasten 100

Ady 6 ditto schipper Hendrick Evertsz. Croeger van Stavoren, het schip genaempt den Witten Haan, groot tnegentig lasten 90

Ady 7 Augusty schipper Heyn Cornelisz. Roos van Suyrwouw 't schip de Roos, groot hondert tagtentig lasten, betaelt 180

Ditto Pieter Claesz. Heyn van Durgerdam, 't schip genaempt den Aaron, groot hondert en tagtentich lasten, betaelt 180

Ditto schipper Jan Coops van Hoorn 't schip genaempt St. Andries, groot hondert tagtentig lasten 180

Ady ditto Pieter Sieuwerts van Oosthuysen het schip genaempt St. Jan, groot hondert en tagtentig lasten 180

Ady 7 Augusty. schipper Jan Taenner van London, het schip genaempt Victoria, groot hondert en tachentig lasten 180

9 ditto. Jacob Douwesz. van der Schelling 't schip genaempt den Neptunus, groot hondert en tagtentig lasten 180

10 ditto Pieter Wolff van Hamborgh, het schip genaempt den Salvador, groot achtenveertig last, heeft betaelt 48

Ady 25 ditto. schipper Adriaen Thysz. van der Veer, het schip genaempt de Trouw, groot hondert en tagentich lasten 180

Ady 28e Augusty schipper Hendrick Corsz. van Durgerdam, het schip genaempt de Meerminne, groot hondert ende tagentig lasten, heeft voor lastgeld betaelt . . . 180

Ady 5 September Andries Wesselman van Hamborgh, 't schip St. Jan Babtiste groot vyftig lasten . . 50

12 ditto Jean Wkyts van London, het schip genaempt St. Maria, groot hondert en vyftig lasten . . . 150

	Gulden
15 ditto Cornelis Jacobsz. Nauwoogh, 't schip de Prins, groot tachentig lasten, uyt de Straat gecomen . .	80
Ady ditto de selve Corn: Jacobsz. Nauwoogh vaerende nae de Straat met syn schip genaempt ...... groot hondert tagentig lasten, heeft betaelt	180
Ady 6 October Hendrick Paul van London het schip genaempt Groeneveldt, groot hondert lasten uyt de Straat gecomen	100
8 ditto schipper Evert Pietersz. Pruys, het schip genaempt den Mars, groot hondert en twintig lasten . . .	120
Ady 12 ditto Dirck Symonsz. van Amsterdam, 't schip 't Waepen van Ceulen groot hondert ende twintig lasten	120
Ady 12 October schipper Cornelis Harmansz. van Amsterdam, 't schip St. Jan, groot hondert tachentich lasten, betaelt	180
13 ditto schipper Engelbrecht Stripheeden 't schip genaempt St. Joseph, groot hondert en tachentig lasten . .	180
18 ditto. Floris Cornelisz. van de Graft, 't schip de Vergulde Draack, segge Vergulde Valck, groot hondert sestig lasten	160
23 ditto Dirck Cornelisz. Gortter, 't schip de Lieffde, groot hondert ende twintig lasten	120
Ady 23 October schipper Reynier Adriaensz. 't schip genaempt Amsterdam, groot hondert en vyftig lasten .	150
— ditto Cornelis Pietersz. het schip den Burcht groot hondert twintig lasten	120
27 ditto Pieter Thamesz. van Hoorn, 't schip de Prins, groot tachentig lasten	80
Ady 12 November Cornelis Jansz. Poort het schip de Lieffde, groot hondert lasten	100
14 ditto Jacob Cooper van Hoorn 't schip de Sphera Mundy, groot tagentig lasten	80
14 October Franck Cornelisz. 't Kindt van Rotterdam, 't schip den Romer, groot hondert en veertig lasten	140
— ditto noch van den selven Franc Corn: van 't selve schip uytgaende, betaelt	130

	Gulden
20 ditto Hendrick Vechters, 't schip den Eenhoorn, groot hondert en tachentig lasten	180
Primo December Claes Cornelisz. Clàmor het schip genaempt St. Jacob, groot hondert en twintig lasten . . .	120
Ady 5 December Hercke Pietersz. 't schip 't Huys te Liesveldt, groot hondert lasten	100
11 ditto schipper Jochem Harmansz. van Hamborgh, 't schip genaempt de Charitas groot tseventig lasten, van Malaga gecomen	70
— ditto Jacob Jansz. van Oostzaenen 't schip den Propheet Samuel, groot hondert ende sestig lasten . .	160
14 ditto Jacob Schoenmaecker van Hamborgh 't schip genaempt St. Pieter, groot sestig lasten	60
Ady 16 December, schipper Symon Cornelisz. van Opmeer, 't schip genaempt Hamborgh groot tachentig lasten	80
— ditto Adriaen Bras, 't schip den Salamander, groot hondert ende sestig lasten	160
27 ditto Claes Richersz. van Hamborgh, 't schip de Pellecaan, groot hondert lasten	100
12 January 1647. schipper Cornelis Pietersz. Kerck 't schip genaempt den Arendt, groot hondert en tachentig lasten, betaelt	180
Ady 6 Marty Pieter Barcker van Hamborgh 't schip St. Jean Babtista, groot tsestig lasten	60
21 ditto Dirck Heytteman van Hamborgh 't schip de Lieffde, groot tnegentich lasten	90
27 ditto. Hendrick Steenblicq, 't schip genaempt den Gedeon, groot hondert ende dertig lasten	130
— ditto schipper Albert Pietersz. Deugt van Enchuysen, 't schip de Gulde Swaan groot hondert ende tagentich lasten	180
Ady 28 Marty Jan Borstel van Hamborgh 't schip St. Jean Babtista, groot seventig lasten	70
— ditto Symon Pietersz. Blaeuw van Enchuysen 't schip genaempt Gallion Cornaro, groot hondert vyftig lasten	150

Gulden

29 ditto Thomas Marcusz. van Hamborgh 't schip St. Joryaen, groot tachentig lasten 80

30 ditto Arent Jansz. Hologh van Durgdam 't schip den Arendt, groot hondert en tagentig lasten . . 180

Ady 5 Aprilis Bartel Jansz. van Hamborgh 't schip genaempt St. Jean Babtista, groot seventig lasten . . . 70

Ady 15 April Hans Pietersz. van Hamborgh 't schip de Lieffde, groot tachentig lasten 80

18 ditto schipper Jacob Marqusz. van Hamborgh, 't schip .... groot hondert lasten 100

— ditto Theunis Gerritsz. Schuyt, het schip genaempt St. Jan, groot hondert en twintig lasten 120

24 ditto Michiel Philipsz. van London 't schip genaempt de Christ, groot hondert lasten 100

Ady 29 Aprilis schipper Fredrick Willemsz. van Enchuysen, 't schip genaempt de Lieffde, groot hondert en dertig lasten 130

Ady 14 Mey Jacob Jacobsz. van Durgerdam, 't schip genaempt Justitia groot hondert en veertig lasten . . . 140

— ditto Meynert Pietersz., 't schip genaempt het Waepen van Genua, groot hondert en tagtentig lasten . 180

16 ditto Daniel Hollaar van Amsterdam 't schip genaempt Beverwyck, groot hondert en thien lasten . . . 110

20 ditto Jan Jacobsz Coy, 't schip genaempt St. Jeronymus, groot hondert ende tachentig lasten 180

Ady 24 Mey. Marten Jacobsz. van Ulpendam[1], 't schip St. Joseph, groot hondert en tachentig lasten[2] . 180

29 ditto schipper Alewyn Hendriczoon Pasmoy van Amsterdam, 't schip de Hoope, groot hondert en tachtentig lasten 180

---

[1] Ulpendam = Ilpendam, 11 Kil. nnw. von Amsterdam.

[2] Hier steht im Original folgende Randbemerkung: Lor o tyde deser geen schepen van Amsterdam gevaren syn die ballas scheeps betaelt hebben, off oock van Enchuysen geen schepen g vaeren en ingecomen syn, ende off in den verleden jaere geen schepe tot Rotterdam syn ingecomen, 't welck de rendanten by 't doen va haere aenstaende rekeninge by acte off verclaringe sullen doe blycken.

[redacted]

Gulden

ultimo ditto Fredric For van Hamborg 't schip Justitia, groot hondert thien lasten 110

Prima somma van den ontfangh gecollecteert tot Amsterdam . . . . VIII^{M} IIII^{C} LVIII £ [1]

Op 't comptoir van de Maze is van de onderstaende scheepen ontfangen, als blyckt by de nevensgaende reeckeninge van Gerrit Burger, collecteur voor de directeuren ten comptoire aldaar.

Ontfang tot Rotterdam[2].

Ady 24 Marty 1646 schipper Francois Bourgett 't schip .... groot vyffentwintig lasten, van Malaga gecoomen, heeft voor lastgeld betaelt 25

12 September Jacob Theunisz., het schip den Jonathan, groot 150 lasten 150

21 December Dirck Holt van Hamborg 't schip St. Jan, groot tseventig lasten 70

IIa Somma . . . . II^{C} XLV £

Op 't comptoir tot Medenblicq is van de onderstaende scheepen ontfangen als volgt, blyckende by de neevensgaende reeckeninge van Hendrick Verwer, collecteur aldaar.

Ontfang tot Medenblick.

Ady 11e. April 1646. schipper Adriaen Roodhaen, 't schip genaempt de Maagd, van Dort[3], groot hondert en vyftig lasten 150

8 November Heyn Sybrandsz., van Opperdoes, 't schip Julius Caesar, groot hondert en tagentig lasten . 180

18 December Foppe Gerritsz. van Medenblick 't schip St. Philippo[4], groot hondert en tagentig lasten, heeft voor ballastscheeps betaelt 90

---

[1] £ = 1 pond van 40 grooten = 1 fl.

[2] Am Rande nachstehende Notiz: „Blyckt van desen ontfanck by den staet die de collecteurs in de buytensteden gehouden hebben en wert dienvolgende den ontfang van dese ende d' aengetogen partyen aengenomen.

[3] Dordrecht. Es ist nicht ersichtlich, ob diese Angabe zum Schiffsnamen gehört oder den Heimatsort des Schiffes bezeichnet.

[4] Da mit diesem Fahrzeuge ein Truppentransport befördert wurde, hätte das volle Lastgeld bezahlt werden müssen, „vermits de bevrachters soo wel vracht van soldaten als van goederen genoten hebben.“ Der fehlende Betrag soll nachträglich eingefordert werden.

	Gulden
80 ditto Aris Harmansz. van Medenblicq 't schip den Gecroonden Engel, groot hondert en vyftig lasten	150
IIIa Somma	V^C LXX £
Op 't comptoir tot Enchuysen is niet ontfangen, by memorie	Memorie

Hoorn.

Van de directeuren tot Hoorn is ontfangen de somma van vyftienhondert sessentagtig gulden 2 st., synde over 't slot van haere reeckeninge als by de selve hier neevens gaende is blyckende, dus hier de boovenschreven	1586:2[1]
Dz. dicere tyde deser ontfangen volgens de rekeninge	2022:10

IVa Somma per see.

Totalis somma van den ontfangh deser rekeninge bedraecht elff duysent twee hondert vyffentnegentich ponden thien schellingen, dus . . . . XI^M II^C XCV £ X s.

R. A. Lev. Handel, Portefeuille Nr. 267.

---

[1] Diese Zahl ist im Original durchstrichen.

Berichtigungen und Nachträge.

Seite 36 Zeile 1 von oben lies Montesquieu statt Montesquien.
„ 58 Anm. 1 Zeile 2 lies Bijdr. statt Bydr. (ebenso Seite 159 Anm. 3, Seite 201 Anm. 1, Seite 202 Anm. 5, Seite 203 Anm. 1).
„ 65 Anm. 1 letzte Zeile lies van statt vau.
„ 108 „ 1 erste Zeile lies Vgl. auch S. 141 f. statt S. 93 ff.
„ 126 „ 5 lies Vgl. S. 113 statt S. 65.
„ 147 „ 3 Zeile 3 lies Tijdschr. Aardrijkskundige statt Tydschr. Aardrykskundige.
„ 147 „ 3 letzte Zeile lies Kronijk statt Kronyk (ebenso Seite 149 Anm. 3).
„ 171 Zeile 15 von unten lies beinträchtigen statt beeinträchtigten.
„ 179 „ 6 „ „ lies Levantekaufleute statt Levanteleute.
„ 212 Anm. 1 lies Rechnungsablagen statt Rechnungsablage.
„ 227 Zeile 5 von oben lies Alewyn statt Alewijn.
„ 235 „ 13 „ oben lies repräsentierte statt repräsnteierte.
„ 247 Artikel Baumwollgarn lies 13,400 Pfund statt 14 000 Pfund.
„ 257 „ Seife lies 298 Kisten statt 288 Kisten.
„ 267 „ Bücher lies Venedig 3 Packen statt 8 Packen.
„ 274 Anm. 2 lies Wertangabe statt Gewichtsangabe.
„ 287 Artikel Bombasins lies 1 Elle = 0,35 fl. statt 0,75 fl.
„ 338 Anm. 1 Zeile 1 lies Uitterdijk statt Uitterdyk.
„ 342 „ 2 Zeile 3 lies oostenrijkschen statt oostenrykschen.
„ 343 „ 1 lies Ravesteyn statt Ravesteijn.

In die auf Seite 110 ff. aufgestellte Liste der Konsuln und Vizekonsuln müssen, wie weitere Nachforschungen ergaben, noch folgende Namen eingetragen werden:

d_1) Saida
1629—1631? Henrico Walchart. Vizekonsul.

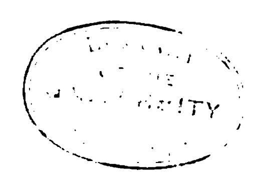
f_1) Kairo:
1629—31? Gabriel Fernosi.

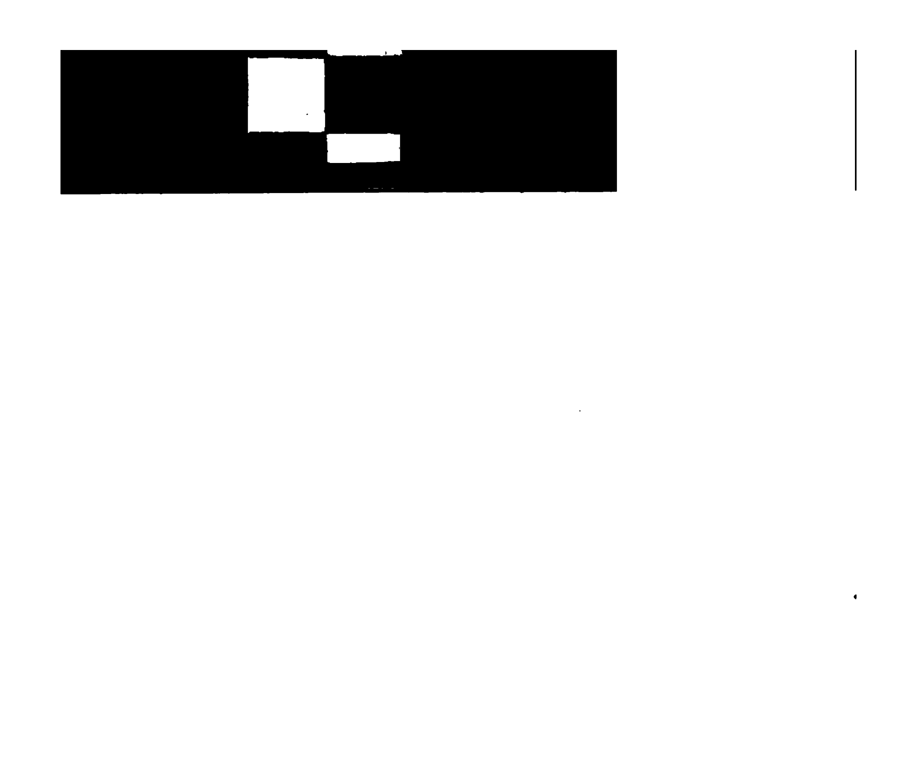


Unter den auf S. 342 Anm. 2 aufgezählten Arbeiten zur Geschichte der niederländischen Textilindustrie fehlt das kürzlich erschienene Buch von

N. W. **Posthumus**, De Geschiedenis van de Leidsche Lakenindustrie I. De Middeleeuwen. s'Gravenhage 190

Dieses Werk ist leider so spät in meine Hände gelangt, daß ich seine Resultate nicht mehr verwerten konnte.







14 DAY USE

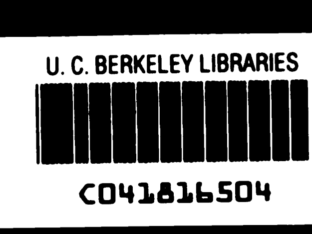
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED

LOAN DEPT.

This book is due on the last date stamped below, or on the date to which renewed. Renewals only: Tel. No. 642-3405

Renewals may be made 4 days priod to date due. Renewed books are subject to immediate recall.

LD21A-60m-8,'70
(N8837s10)476—A-32


U. C. BERKELEY LIBRARIES
C041816504

